



ANALES DEL CONGRESO

ORGANO DE PUBLICIDAD DE LAS CAMARAS LEGISLATIVAS

(ARTICULO 46, LEY 74, DE 1946)

DIRECTORES:
CRISPIN VILLAZON DE ARMAS
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
LUIS LORDUY LORDUY
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

Bogotá, jueves 24 de noviembre de 1988

AÑO XXXI No. - 176
EDICION DE 16 PAGINAS
EDITADOS POR: IMPRENTA NACIONAL

SENADO DE LA REPUBLICA

ORDEN DEL DIA

para la sesión ordinaria de hoy jueves 24 de noviembre de 1988 a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista.

II

Lectura y aprobación del Acta número 30 correspondiente a la sesión ordinaria del día miércoles 23 de noviembre del presente año publicada en Anales número... de 1988.

III

Negocios sustanciados por la Presidencia.

IV

Proyectos de ley para segundo debate.

Proyecto de Acto Legislativo número 11 de 1988, "por el cual se Reforma la Constitución Política". Ponente para segundo debate, honorable Senador Hernando Durán Dussán. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 136 de 1988. Ponencia para segundo debate y texto definitivo del proyecto publicado en Anales número 171 de 1988.

Proyecto de Acto legislativo número 6 de 1988, "por el cual se autoriza erigir en departamento la Intendencia de Arauca". Ponente para segundo debate honorable Senador Alfonso Valdivieso Sarmiento. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 73 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 101 de 1988. Autor del proyecto honorable Senador Alfonso Latorre Gómez.

Proyecto de ley número 85 de 1988 Senado (Cámara 43 de 1988), "por medio de la cual se aprueba el acuerdo entre Colombia y la Unesco, para el establecimiento de la sede de la subcomisión de la COI para el Caribe y regiones adyacentes (Iocaribe), suscrito en Bogotá el 18 de enero de 1988 y en París el 26 de febrero de 1988". Ponente para segundo debate honorable Senador Ignacio Valencia López. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 139 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 143 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Julio Londoño Paredes. (Originario de la Honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 61 de 1988 Senado (Cámara 41 de 1988), "por medio de la cual se aprueba el Convenio Internacional del Azúcar de 1987". Ponente para segundo debate honorable Senador Luis Carlos Galán Sarmiento. Ponencias para primero y segundo debate publicadas en Anales número 139 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Julio Londoño Paredes. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 71 de 1988 Senado, "por la cual se modifican algunas normas al régimen interno de las Cámaras y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Carlos Situ López. Proyecto publicado en Anales número 90 de 1988. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 123 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 153 de 1988. Autor del proyecto honorable Senador Carlos Holguín Sardi. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 102 de 1988 Senado (Cámara 119 de 1988), "por la cual la Nación se vincula al desarrollo sanitario de la ciudad de Barrancabermeja y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Tito Rueda Guarín. Ponencia para primero y segundo debates publicadas en Anales número 143 de 1988. Autores del proyecto honorable Representante Alberto Enrique Murcia Severiche, y señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Luis Fernando Alarcón Mantilla. (Originario de la Honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 51 de 1988 Senado, "por la cual se nacionalizan unas carreteras en el departamento de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Enrique Cuadros Corredor. Proyecto publicado en Anales número 74 de 1988. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 85 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 144 de 1988. Autor del proyecto honorable Senador Efraín Páez Espitia. (Originario del Honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 143 de 1988 Senado (Cámara 74 de 1988), "por la cual se expiden normas sobre pensiones y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Álvaro Uribe Vélez. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 151 de 1988. Ponencia para segundo debate y texto definitivo del proyecto publicado en Anales número 159 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, doctor Juan Martín Caicedo Ferrer. (Originario de la Honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 43 de 1987 Senado (Cámara 272 de 1987), "por la cual se fija la remuneración mínima mensual de los magistrados de los tribunales y otros funcionarios". Ponente para segundo debate honorable Senador Laureano Alberto Arellano. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 123 de 1988. Autor del proyecto honorable Senador Antonio Maya Copete. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 105 de 1988 Senado (Cámara 46 de 1988), "por medio de la cual se aprueba el tratado de institucionalización del Parlamento Latinoamericano suscrito en la ciudad de Lima el 16 de noviembre de 1987". Ponente para segundo debate honorable Senador Ignacio Valencia López. Ponencias para primero y segundo debates publicadas en Anales número 151 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Relaciones Exteriores doctor Julio Londoño Paredes. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 212 de 1987 Senado (Cámara 227 de 1987), "por la cual la Nación se asocia a la realización anual del Festival Internacional de Teatro en Manizales". Ponente para segundo debate honorable Senador Pedro José Barreto Vacca. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 74 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 138 de 1988. Autores del proyecto honorable Representante Gilberto Alzate Ramírez, y señor Ministro de Educación Nacional, doctor Antonio Yepes Parra. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 197 de 1987 Senado (Cámara 224 de 1987), "por medio de la cual se crea la Universidad y el Centro de Investigaciones del Pacífico". Ponente para segundo debate honorable Senador Pedro José Barreto Vacca. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 164 de 1987. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 139 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Omar Barahona Murillo. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 196 de 1987 Senado (Cámara 239 de 1987), "por la cual se nacionaliza la educación básica primaria, básica secundaria y media vocacional que oficialmente viene prestando el Departamento del Cesar y sus municipios". Ponente para segundo debate honorable Senador José Ignacio Díaz-Granados. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 103 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 139 de 1988. Autores del proyecto Honorable Representante Luis Mariano Murgas Arzuaga y señor Ministro de Educación Nacional, doctor Antonio Yepes Parra. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 167 de 1987 Senado (Cámara 142 de 1987), "por medio de la cual se aprueba el Convenio de Cooperación Económica entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Popular China, suscrito en Bogotá, el 29 de octubre de 1985". Ponente para segundo debate honorable Senador Luis Carlos Galán Sarmiento. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 140 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en Anales número 139 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Julio Londoño Paredes. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 236 de 1984 Senado (Cámara 39 de 1984), "por la cual se adiciona la Ley 145 de 1960, reglamentaria de la profesión de contador público y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador José Ignacio Díaz-Granados. Texto definitivo del proyecto publicado en Anales número 149 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Horacio Serpa Uribe. (Originario de la Honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 27 de 1988-Senado, "por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Cooperación entre el Gobierno de la República de Colombia y el Instituto Latinoamericano de las Naciones Unidas para la prevención del delito y el tratamiento del delincuente (ILANUD), firmado en Bogotá, el 7 de junio de 1988". Proyecto publicado en **Anales** número 51 de 1988. Ponencia para primero y segundo debates publicadas en **Anales** número 139 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Julio Londoño Paredes. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 121 de 1987 Senado (Cámara 002 de 1987), "por la cual la Nación se asocia a la celebración de los 135 años de la fundación del Municipio de Viani, Departamento de Cundinamarca, rinde tributo de admiración a sus fundadores y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Miguel Santamaría Dávila. Ponencias para primero y segundo debates publicadas en **Anales** número 132 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Armando Rico Avendaño. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 163 de 1986 Senado (Cámara 146 de 1987), "por la cual la Nación se asocia a la celebración de los 55 años de fundación del Municipio de Puerto Salgar, Departamento de Cundinamarca, rinde tributo de admiración a sus fundadores y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Miguel Santamaría Dávila. Ponencias para primero y segundo debates publicadas en **Anales** número 137 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Armando Rico Avendaño. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 191 de 1987 Senado (Cámara 182 de 1987), "por la cual la Nación se asocia a la conmemoración del primer centenario de vida política municipal de Herveo, en el Departamento del Tolima, rinde tributo de admiración a sus fundadores e hijos ilustres y hace apropiaciones en el presupuesto nacional y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Jaime Pava Navarro. Ponencias para primero y segundo debates publicadas en **Anales** número 171 de 1987. Autor del proyecto honorable Representante Héctor Dechner Borrero. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 83 de 1988 Senado (Cámara 45 de 1988), "por medio de la cual se aprueba el Convenio Comercial entre la República de Colombia y la República de Portugal suscrito en Lisboa el 28 de diciembre de 1978". Ponente para segundo debate honorable Senador José María Cábrcles. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 128 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 148 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Julio Londoño Paredes. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 86 de 1988 Senado (Cámara 63 de 1988), "por la cual se honra la memoria del Presidente de la República José Luis Fernández Madrid". Ponente para segundo debate honorable Senador David Tcherassi Guzmán. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 130 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 143 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante José Fernández Fernández de Castro. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 25 de 1987 Senado (Cámara 230 de 1987), "por la cual se actualiza la legislación cooperativa". Ponente para segundo debate honorable Senador Alvaro Uribe Vélez. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 148 de 1988. Ponencia para segundo debate y texto definitivo del proyecto publicado en **Anales** número 166 de 1988. Autor del proyecto honorable Senador Ernesto Samper Pizano. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 214 de 1987 Senado (Cámara 172 de 1987), "por medio de la cual se nacionalizan e incorporan al Plan Vial Nacional unas carreteras en el Departamento del Tolima". Ponente para segundo debate honorable Senador Emiliano Isaza Henao. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 67 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 144 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Héctor Dechner Borrero. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 95 de 1988 Senado (Cámara 112 de 1988), "por la cual se conceden unas autorizaciones al Ministerio de Obras Públicas y Transporte para nacionalizar una carretera en el Departamento del Caquetá". Ponente para segundo debate honorable Senador Jesús Namen Rapolino. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 111 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 138 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Rodrigo Hernando Turbay Cote. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 115 de 1988 Senado, "por la cual la Nación colombiana celebra las bodas de plata de la Universidad de Córdoba y se dictan algunos recursos para obras conmemorativas". Ponente para segundo debate honorable Senador Amaury García Burgos. Proyecto publicado en **Anales** número 128 de 1988. Ponencias para primero y segundo debates publicadas en **Anales** número 143 de 1988. Autores del proyecto honorable Senador Edmundo López Gómez, señor Ministro de Educación Nacional, doctor Manuel Francisco Becerra y honorable

Representante Francisco José Jattin Safar. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 23 de 1988 Senado, "por medio de la cual se aprueba el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969 y su protocolo de 1976". Ponente para segundo debate honorable Senador Ignacio Valencia López. Proyecto publicado en **Anales** número 56 de 1988. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 123 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 143 de 1988. Autores del proyecto señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Julio Londoño Paredes, y señor Ministro de Defensa Nacional, General Rafael Samudio Molina. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 68 de 1988 Senado, "por la cual se nacionaliza e incorpora al Plan Vial Nacional una carretera en el Departamento del Cesar". Ponente para segundo debate honorable Senador Edgardo Vives Campo. Proyecto publicado en **Anales** número 89 de 1988. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 107 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 139 de 1988. Autor del proyecto honorable Senador José Guillermo Castro Castro. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 190 de 1987 Senado (Cámara 161 de 1987), "por medio de la cual se autoriza al Gobierno Nacional para que nacionalice e incorpore al Plan Vial Nacional unas carreteras en los Departamentos del Cauca y Valle". Ponente para segundo debate honorable Senador Emiliano Isaza Henao. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 67 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 144 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Clemente Carabalí Solís. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 66 de 1988 Senado, "por la cual se modifica parcialmente la Ley 24 y otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senador Pedro José Barreto Vacca. Proyecto publicado en **Anales** número 90 de 1988. Ponencia para primer debate y pliego de modificaciones publicados en **Anales** número 139 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 159 de 1988 y texto definitivo del proyecto publicado en **Anales** número 164 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Educación Nacional, doctor Manuel Francisco Becerra Barney. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 146 de 1988 Senado (Cámara 75 de 1988), "por medio de la cual se dispone el suministro de calzado y vestido de labor para los empleados del sector público". Ponente para segundo debate honorable Senador Raúl Orejuela Bueno. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 153 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 164 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social Juan Martín Calcedo Ferrer. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 138 de 1988 Senado, "por medio de la cual se cambia el nombre del Colegio 'La Salle' en la Uvita, Boyacá". Ponente para segundo debate honorable Senador Alberto Marín Cardona. Proyecto publicado en **Anales** número 143 de 1988. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 159 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 171 de 1988. Autores del proyecto honorable Senador Gustavo Rodríguez Vargas y señor Ministro de Educación Nacional, doctor Manuel Francisco Becerra. (Originario del honorable Senado de la República).

Proyecto de ley número 153 de 1988 Senado (Cámara 101 de 1988), "por medio de la cual se crea el Fondo de Previsión Social de Notariado y Registro FONPRENOR, y se dictan otras disposiciones". Ponente para segundo debate honorable Senadora Olga Duque de Ospina. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 164 de 1988. Autor del proyecto señor Ministro de Justicia, doctor Guillermo Plazas Alcíd. (Originario de la honorable Cámara de Representantes).

Proyecto de ley número 36 de 1988, "por la cual se reconoce la ingeniería pesquera como una profesión; se reglamenta su ejercicio en el país y se dictan otras disposiciones". Ponentes para segundo debate honorables Senadores Félix Tovar Zambrano, José Ignacio Díaz-Granados Alzamora. Proyecto publicado en **Anales** número 53 de 1988. Ponencia para primer debate publicada en **Anales** número 90 de 1988. Ponencia para segundo debate publicada en **Anales** número 164 de 1988. Autor del proyecto honorable Senador Miguel Pinedo Vidal. (Originario del honorable Senado de la República).

V

Lo que propongan los honorables Senadores y los señores Ministros del Despacho.

El Presidente,	ANCIZAR LOPEZ LOPEZ
El Primer Vicepresidente,	IGNACIO VALENCIA LOPEZ
El Segundo Vicepresidente,	ALFONSO VALDIVIESO SARMIENTO
El Secretario General,	Crispín Villazón de Armas.

Proyectos de Ley

PROYECTO DE LEY NUMERO 176 DE 1988
por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

I

De las autoridades de tránsito.

Artículo 1º El artículo 3º del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 3º Son autoridades de tránsito las siguientes:

1. El Ministro de Obras Públicas y Transporte.
2. El Instituto Nacional del Transporte.
3. Los organismos de tránsito del nivel departamental, distrital, metropolitano, intendencial y comisarial y sus respectivos agentes de tránsito.
4. Los alcaldes municipales.
5. Los organismos de tránsito municipales y sus agentes de tránsito.
6. Los inspectores de policía.
7. La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de Policía Vial y Policía Urbana de Tránsito.

Artículo 2º Derógase el artículo 4º del Decreto-ley 1344 de 1970.

Artículo 3º El artículo 5º del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 5º Corresponde al Intra absolver las consultas que le someta el Gobierno, presentar las iniciativas que juzgue convenientes en la materia y cumplir las funciones que le señalen la ley y sus reglamentos, y las consultivas y de inspección que le fije el Gobierno.

II

De las escuelas de enseñanza automovilística.

Artículo 4º El artículo 2º de la Ley 33 de 1986 modificatorio del artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 2º Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas, necesitan para su funcionamiento licencia del Intra, otorgada a través de su oficina central o de sus direcciones regionales, renovable cada dos (2) años, para lo cual el Gobierno Nacional determinará los requisitos que deben cumplir.

Artículo 5º El artículo 3º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 3º El Intra, previa asesoría del Sena, determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos de enseñanza, y demás requisitos pedagógicos que se exigirán a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento.

Artículo 6º El artículo 4º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 14 del Decreto 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 4º El Intra controlará, periódicamente el funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas, vigilará el cumplimiento de los programas establecidos y de las normas que regulan su funcionamiento.

El Gobierno Nacional determinará el régimen de sanciones aplicables por el incumplimiento a lo preceptuado en el presente artículo.

Artículo 7º El artículo 5º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 15 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 5º Todo instructor en técnicas de conducción para desempeñar su oficio, requiere la correspondiente licencia expedida por el Intra, previo el lleno de los requisitos, que para tal efecto establezca este Instituto.

Parágrafo 1º La licencia de instructor en técnicas de conducción tendrá validez en todo el territorio nacional y deberá ser exhibida a solicitud de la autoridad competente.

Parágrafo 2º Los poseedores de licencias de instructor en técnicas de conducción al momento de entrar en vigencia la presente ley, deberán presentar un examen en el Intra para convalidarlas con lo cual se harán acreedores a la licencia definitiva. Esta licencia tendrá vigencia indefinida.

III

De la licencia de conducción.

Artículo 8º El artículo 3º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 18 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 3º Nadie podrá conducir vehículo alguno en el territorio nacional sin llevar consigo la correspondiente licencia de conducción.

Están eximidos del deber de portar licencia:

1. Los aprendices que conduzcan vehículos automotores, acompañados por su instructor autorizado.
2. Quienes en caso de pérdida u otro motivo legal hayan obtenido de las autoridades de tránsito permiso especial para conducir. La vigencia de este permiso será de sesenta (60) días hábiles.

Artículo 9º El artículo 9º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 19 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 9º Las licencias de conducción serán de las siguientes categorías:

1. Para conducir motocicletas.
2. Para conducir vehículos agrícolas o industriales en vías públicas.
3. Para conducir automóviles, camperos y camionetas.
4. Para conducir camiones rígidos, buses y busetas.
5. Para conducir un conjunto de vehículos o tractocamiones.

Parágrafo. Para la conducción de vehículos de servicio público de pasajeros se agregará la letra "P" a las licencias de conducción de cada una de las categorías tercera (3ª) y cuarta (4ª).

Artículo 10. El artículo 10 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 20 del Decreto 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 10. Para obtener la licencia de conducción se requiere:

1. Tener la edad exigida.
2. Saber leer y escribir.
3. Demostrar aptitud física y mental para conducir, comprobadas mediante exámenes médicos y sicotécnicos, practicados por orden de la autoridad de tránsito.
4. Demostrar aptitud para conducir el vehículo respectivo.
5. Demostrar conocimiento de las normas vigentes de tránsito y de seguridad vial, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.
6. Demostrar conocimientos de primeros auxilios.

Parágrafo 1º Para la obtención de licencias de conducción, los conductores de vehículos de servicio público y los de categoría cuarta (4ª) y quinta (5ª) deberán demostrar conocimientos de mecánica.

Parágrafo 2º Las personas menores de dieciocho (18) años y mayores de dieciséis (16) podrán solicitar licencia de conducción de vehículos de servicio particular, para las categorías primera (1ª), segunda (2ª) y tercera (3ª) para lo cual requerirán permiso autenticado de quien ejerza la patria potestad, tutela o tenga la representación legal y caución bancaria, hipotecaria, prendaria o de seguros, por cuantía equivalente a quinientos (500) salarios mínimos para garantizar la indemnización de los daños que pueda ocasionar.

Parágrafo 3º Las personas que establezcan su domicilio en Colombia y hayan obtenido licencia de conducción en país extranjero, podrán convalidar dicha licencia, para lo cual el Intra determinará el trámite a seguir.

Parágrafo 4º El Gobierno reglamentará lo relacionado con el examen médico y sicotécnico para conducir.

Artículo 11. Deróganse los artículos 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19, modificatorios de los artículos 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del Decreto-ley 1344 de 1970, respectivamente.

El Gobierno Nacional determinará los requisitos que se deben cumplir para la obtención de las licencias de conducción en las diferentes categorías.

Artículo 12. El artículo 20 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 31 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 20. La licencia de conducción de categoría cuarta (4ª) permitirá a su titular la conducción de vehículos para los cuales se requieren licencias de categoría segunda (2ª), tercera (3ª). Y la licencia de categoría quinta (5ª) permitirá la conducción de vehículos para los cuales se requieran las categorías segunda (2ª), tercera (3ª) o cuarta (4ª).

Artículo 13. El artículo 21 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 32 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 21. El Instituto Nacional del Transporte determinará el contenido y procedimiento de los exámenes que practicarán las oficinas de tránsito:

- a) De conocimientos generales de normas vigentes de tránsito y de seguridad vial.
- b) De conocimientos generales de conducción de vehículos.
- c) De conocimientos específicos para la conducción de vehículos de servicio público.
- d) De conocimientos de mecánica.
- e) De conocimientos de ética y relaciones humanas.
- f) De conocimientos de primeros auxilios.

Parágrafo. El Gobierno Nacional determinará las condiciones para que aquellas personas que vienen conduciendo sin la respectiva licencia, puedan obtenerla por primera vez con el cumplimiento de los requisitos que el mismo señale.

Artículo 14. El artículo 26 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 37 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 26. La licencia de conducción tendrá una vigencia de cuatro (4) años y podrá ser revalidada por

un término igual, previa solicitud a la autoridad de tránsito y práctica al interesado de los exámenes médicos que demuestren su aptitud física y mental para conducir, acreditando estar a paz y salvo por concepto de multas.

Las licencias de conducción expedidas antes de la vigencia de la presente ley de conformidad con el artículo 9º de la Ley 33 de 1986 modificatorio del artículo 19 del Decreto 1344 de 1970, se revalidarán de acuerdo con las siguientes equivalencias de categorías así:

La segunda (2ª) anterior corresponde a la primera (1ª) categoría, establecida en la presente ley.

La tercera (3ª) anterior corresponde a la primera (1ª) categoría establecida en la presente ley.

La cuarta (4ª) anterior corresponde a la segunda (2ª) categoría establecida en la presente ley.

La quinta (5ª) anterior corresponde a la tercera (3ª) categoría establecida en la presente ley.

La sexta (6ª) anterior corresponde a la cuarta (4ª) categoría establecida en la presente ley.

La séptima (7ª) anterior corresponde a la cuarta (4ª) categoría establecida en la presente ley.

La octava (8ª) anterior corresponde a la quinta (5ª) categoría establecida en la presente ley.

La novena (9ª) anterior corresponde a la tercera (3ª) categoría establecida en la presente ley.

La décima (10ª) anterior corresponde a la categoría cuarta "P" (4ª P) establecida en la presente ley.

Parágrafo. En cualquier momento se podrá solicitar una nueva categoría siempre y cuando se cumplan los requisitos exigidos en la ley.

Las licencias de conducción expedidas con anterioridad a la presente ley continuarán vigentes hasta la fecha de su vencimiento.

Artículo 15. El artículo 27 de la Ley 33 de 1986 modificatorio del artículo 38 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 27. Las licencias de conducción legalmente expedidas en un país extranjero, serán válidas a los extranjeros turistas y en tránsito para conducir en Colombia durante su permanencia en el país.

Parágrafo. Los colombianos residentes en otro país que se encuentren de paso por Colombia, podrán conducir con la licencia de conducción vigente y legalmente expedida en el país de procedencia.

Artículo 16. El artículo 28 de la Ley 33 de 1986 modificatorio del artículo 39 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 28. La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en imposibilidad física permanente para conducir o las repetidas infracciones por parte del conductor a las normas de tránsito, circunstancia esta última que será calificada y determinada por el INTRA.
2. Por decisión en firme pronunciada en proceso penal o de policía.

IV

De los vehículos en general.

Artículo 17. El artículo 63 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Todo vehículo automotor deberá llevar un equipo de seguridad.

El Gobierno Nacional establecerá los elementos que conformarán el equipo de seguridad, de acuerdo con las condiciones de cada vehículo.

Además tanto el conductor del vehículo automotor como el pasajero que ocupe la silla delantera, deberán llevar puesto el cinturón de seguridad mientras transiten tanto en carretera como en vías urbanas.

Artículo 18. El artículo 73 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 73. Las autoridades de tránsito o las entidades que éstas autoricen, revisarán por lo menos una vez al año todos los vehículos, con el fin de verificar su correcto estado mecánico y el de los instrumentos de control y seguridad. La anterior circunstancia se acreditará con el correspondiente comprobante de revisión que expidan las autoridades de tránsito. El Gobierno Nacional reglamentará la revisión técnico-mecánica de los automotores y determinará las sanciones aplicables por las infracciones a las normas técnicas de tránsito.

El "Certificado de Movilización", es el único documento que acredita por el término de un (1) año, que el vehículo que ampara se encuentra en condiciones mecánicas y de higiene aptas para poder movilizarse por las vías de uso público, que se encuentra a paz y salvo por concepto de impuestos de circulación y tránsito y que cuenta con la póliza de seguro obligatorio, establecida mediante Decreto 2544 de 1970.

El Gobierno Nacional establecerá los requisitos que deben cumplirse para la expedición y obtención del certificado de movilización.

Artículo 19. El artículo 10 del Decreto 2169 de 1970 modificatorio de artículo 75 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 10. El INTRA, determinará los distintivos que se colocarán en la parte externa de los vehículos de enseñanza automovilística.

V

De las licencias de tránsito.

Artículo 20. El artículo 87 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 87. La licencia de tránsito es la autorización para que el vehículo pueda transitar en todo el territorio nacional, expedida por la autoridad competente, previa inscripción del mismo en la respectiva oficina de tránsito.

La licencia de tránsito es un documento público. En ella se identificará el vehículo y se expresará su destinación, el nombre del propietario inscrito, el número de la placa, etc.

Artículo 21. El artículo 88 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 88. Todo vehículo para poder transitar, requiere una placa que será diseñada, elaborada y suministrada por el INTRA a las Oficinas de Tránsito, con caracteres de permanencia, intransmisibilidad, unicidad y validez en toda la nación y que identificará al vehículo externa y privativamente.

Es permanente por cuanto todo vehículo automotor debe estar provisto de una placa que lo identifique, la cual no podrá ser removida o retirada del automotor.

Es intransmisible por cuanto no puede ser transferida de un vehículo a otro.

Es única por cuanto la nomenclatura que contiene identifica al vehículo de manera exclusiva y singular y solamente el vehículo automotor al cual le ha sido asignada puede poseerla. No existirá otro vehículo automotor que porte idéntico número de placa y tendrá validez en todo el territorio nacional.

Al tiempo de la inscripción se asignará a cada vehículo un número de placa.

El INTRA determinará las dimensiones, color, nomenclatura y calidad de la placa.

Artículo 22. El artículo 93 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 93. Los vehículos automotores terrestres llevarán una sola placa en la parte trasera del automotor.

Los vehículos de impulsión humana, de tracción animal y la maquinaria industrial llevarán una sola placa en lugar visible.

Las placas de los vehículos no podrán ser retiradas por ningún motivo dado su característica de permanencia.

Artículo 23. El artículo 94 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 94. La licencia de tránsito se expedirá luego de abierto el folio de matrícula o de realizadas las modificaciones a que haya lugar, en la respectiva oficina de tránsito y contendrá los siguientes datos:

1. Clase de vehículo e identificación plena del mismo.
2. Destinación y servicio que prestará.
3. Nombre, domicilio, dirección e identificación del propietario.
4. Cualquier limitación de la propiedad.
5. Número de placas asignado.
6. Los demás que determine el INTRA.

VI

De la conducción de vehículos.

Artículo 24. Derógase el artículo 146 del Decreto-ley 1344 de 1970.

Artículo 25. El artículo 147 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 147. Se prohíbe a los conductores detener sus vehículos dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.

Igualmente se prohíbe a los conductores detener sus vehículos en aquellos lugares donde exista la señal de prohibido estacionamiento, salvo en aquellos casos de daños mecánicos o de fuerza mayor, circunstancias en las cuales el vehículo no podrá permanecer en dicho sitio por un lapso mayor de dos (2) horas.

VII

De las velocidades máximas y mínimas.

Artículo 26. El artículo 148 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 148. El Gobierno Nacional determinará las velocidades máximas y mínimas permitidas para la circulación de los vehículos automotores terrestres de acuerdo con la topografía del tramo y las características de las carreteras.

Las autoridades de tránsito municipales, metropolitanas y del Distrito Especial de Bogotá, determinarán las velocidades en las vías urbanas.

La velocidad permitida en las carreteras será determinada por la autoridad encargada del mantenimiento y conservación de dicha vía.

VIII

De las faltas.

Artículo 27. El artículo 29 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 29. El tránsito de los vehículos de enseñanza sin los distintivos reglamentarios, será sancionado con multa equivalente al valor de diez (10) salarios mínimos, a cargo de la respectiva escuela de conducción.

El tránsito de dichos vehículos sin cumplir con las especificaciones contenidas en el artículo 74 del Decreto-ley 1344 de 1970, hará incurrir a la respectiva escuela de conducción en multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos.

Artículo 28. Derógase el artículo 178 del Decreto-ley 1344 de 1970.

Artículo 29. El artículo 33 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 179 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 33. Quien conduzca un vehículo automotor sin haber obtenido la licencia de conducción o que teniéndola, ésta sea de categoría que no autorice la conducción de ese tipo de vehículo, o de su clase de servicio o sin dar cumplimiento a las restricciones en ella establecidas, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos y el vehículo será inmovilizado.

Artículo 30. El artículo 42 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 188 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 42. Cuando un vehículo transite por las vías públicas desprovisto de llantas neumáticas o caucho macizo o sin que las mismas cumplan con las especificaciones determinadas en el Código Nacional de Tránsito incurrirá el responsable en multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos sin perjuicio de la responsabilidad que se le deduzca al conductor y al propietario por los daños causados en la vía. Igualmente, el vehículo será inmovilizado.

Artículo 31. El artículo 44 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 190 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 44. El propietario y el conductor de un vehículo que transite con frenos o dirección en deficientes condiciones mecánicas, o sin cumplir con las especificaciones establecidas, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos y el vehículo será inmovilizado hasta tanto se subsanen las deficiencias mecánicas.

En igual sanción incurrirá quien transite con el vehículo sin la póliza del seguro obligatorio.

El propietario de un vehículo que transite sin el certificado de movilización vigente, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos.

Artículo 32. Derógase el artículo 53 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 199 del Decreto-ley 1344 de 1970.

Artículo 33. El artículo 58 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 204 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 58. Quien repare un vehículo en la vía pública, parque o acera, o el que en caso de emergencia no cumpla con lo dispuesto en el artículo 143 del Código Nacional de Tránsito, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos.

Quien cambie de motor o regrabe sus números sin autorización o que circule en vehículo automotor que no posea la plaqueta de identificación, debiendo llevarla, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos, sin perjuicio de la acción penal correspondiente.

Quien efectúe maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo casos de emergencia, incurrirá en multa de cinco (5) salarios mínimos.

Si el conductor de vehículo automotor o si el pasajero que ocupe la silla delantera no lleva puesto el cinturón de seguridad al transitar tanto en carreteras como en vías urbanas, incurrirá el conductor en multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos.

Artículo 34. El artículo 71 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 71 del Decreto-ley 1344, quedará así:

Artículo 71. El conductor de un bus de servicio público urbano que transporte pasajeros en la zona comprendida entre la registradora y la puerta de entrada, incurrirá en multa de un (1) salario mínimo por cada pasajero transportado en esas condiciones.

Los conductores de vehículos de transporte intermunicipal de pasajeros incurrirá en igual sanción cuando transporten personas por fuera de la carrocería.

Y en general la presente sanción se aplicará a todo vehículo automotor que transporte pasajeros excediendo el cupo permitido para la clase de vehículo.

Artículo 35. El artículo 76 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 222 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 76. La empresa o el propietario de bus, buseta, o microbus de servicio público que permita su tránsito sin tener puerta de seguridad o salidas de emergencia o sin cumplir con las especificaciones establecidas, incurrirá en multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos y el vehículo no podrá transitar hasta su acondicionamiento. Igualmente, el vehículo será inmovilizado.

En este caso el vehículo será entregado por las autoridades de tránsito a la empresa correspondiente, hecho del cual se levantará un acta, previa constitución de póliza expedida por compañía de seguro que garantice el pago de la sanción o consignación de la misma ante la oficina de tránsito correspondiente.

Parágrafo. El INTRA establecerá el plazo para que la empresa o propietario cumpla con lo preceptuado en este artículo.

Artículo 36. El artículo 77 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 223 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 77. La ensambladora o fabricante de carrocerías, de cualquier tipo de vehículos, que los venda sin que ellos cumplan con las homologaciones establecidas por el INTRA o las especificaciones establecidas por los artículos 46, 50, 51, 67, 69, 71 y 72 del Decreto-ley 1344 de 1970, serán sancionados con multa equivalente a cuatrocientos (400) salarios mínimos por cada vehículo que expendan en esas condiciones y tales

vehículos serán inmovilizados. En caso de reincidencia, le será cancelada la licencia al fabricante o ensamblador.

IX

Del régimen de sanciones.

Artículo 37. El artículo 81 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 227 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 81. Las sanciones por faltas al presente Código serán:

1. Multa.
2. Suspensión de la licencia de conducción.
3. Cancelación de la licencia de conducción.
4. Inmovilización del vehículo.
5. Retención preventiva del vehículo.

Parágrafo 1º Estas sanciones pueden aplicarse conjunta o independientemente.

Parágrafo 2º La multa deberá cancelarse ante la oficina de tránsito en donde se cometa la infracción o en la oficina de tránsito donde esté matriculado el vehículo automotor.

El Gobierno Nacional reglamentará lo pertinente para el desarrollo del presente artículo.

Parágrafo 3º El propietario del vehículo con el cual se cometió una infracción debe acreditar que él y el vehículo se encuentran a paz y salvo por concepto de multas, para efectuar cualquier trámite respecto del vehículo ante las oficinas de tránsito.

Artículo 38. El artículo 84 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 230 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 84. La inmovilización del vehículo consiste en la detención del mismo hasta tanto desaparezcan o se corrijan las causas que la motivaron y no da derecho a que se despoje al propietario o tenedor de la posesión del automotor.

Los vehículos podrán inmovilizarse:

1. Cuando el vehículo no esté en condiciones mecánicas para funcionar adecuadamente, en especial cuando transite en deficientes condiciones de frenos, dirección, o sin llevar luces o dispositivos ópticos o audibles o sin que éstos funcionen.

2. Cuando el conductor no presente la licencia de tránsito del vehículo o su fotocopia autenticada.

3. Cuando el conductor sea sorprendido sin portar licencia de conducción o cuando ésta sea adulterada, falsificada o ajena.

4. Cuando el conductor se encuentre conduciendo en estado de embriaguez o drogadicción.

5. Cuando se transporten materiales inflamables o corrosivos, explosivos o venenosos o combustibles, sin las medidas de seguridad adecuadas.

6. Cuando sea conducido el vehículo por persona con licencia de conducción de categoría inferior a la autorizada, sin ella o desobedeciendo sus restricciones.

7. Cuando el conductor no porte la póliza vigente del seguro obligatorio.

8. En los casos de las infracciones previstas en los artículos 188 y 222 de este estatuto.

9. En los demás casos que determine el INTRA.

Artículo 39. El artículo 85 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 231 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 85. La retención del vehículo consiste en la detención del mismo, trasladándolo a las dependencias que para tal efecto tengan las autoridades de tránsito y hasta tanto la autoridad administrativa o judicial, según sea el caso, ordene su entrega.

Cuando se trate de la retención de vehículos de servicio público, ésta se cumplirá con la entrega del vehículo a la empresa a la cual se encuentre legalmente vinculado, para que ella satisfaga bajo su responsabilidad la falta de requisito legal que dio origen a la retención, so pena de incurrir en multa hasta de cincuenta (50) salarios mínimos.

Los vehículos podrán retenerse preventivamente sólo en los siguientes casos:

1. Por orden judicial.

2. Cuando se hubiere cambiado, sin la respectiva autorización, el color, motor, chasis o serial, cabina o carrocería al vehículo.

3. Cuando se hubiera regrabado el motor, chasis o serial del vehículo.

4. En los casos de adulteración de taxímetro.

5. Cuando un vehículo transite sin haber obtenido la expedición de las placas correspondientes y/o sin permiso provisional de tránsito.

6. Cuando un vehículo transite con placas adulteradas o falsificadas.

7. Cuando ocurra accidente de tránsito en el cual se presenten personas heridas o muertas.

8. Cuando ocurra accidente de tránsito y el conductor no porte la póliza vigente de seguro obligatorio.

9. Cuando la licencia de tránsito no corresponda a las características del tipo de vehículo o cuando ésta haya sido adulterada.

10. En los demás casos que el INTRA determine.

Artículo 41. El artículo 88 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 234 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 88. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en esta ley deberán indicar siempre el número de la licencia de conducción y en su defecto el número de la placa del vehículo respectivo.

Parágrafo. Los comparendos que elaboren las autoridades de tránsito en el caso de la infracción prevista en el inciso 2º del artículo 205 de este Estatuto, cuando se trate de personas que evadan el pago del peaje, deberán ser enviadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, entidad que reglamentará el procedimiento a seguir para hacer efectivas las multas a que hubiere lugar.

Artículo 41. El artículo 92 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 238 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 92. La autoridad de tránsito que presencie la comisión de una contravención a las normas establecidas en este Código, ordenará detener la marcha del vehículo y previa amonestación al conductor lo anotará en una orden de comparendo que para tal fin llevará consigo, en la que ordenará al infractor presentarse ante las autoridades de tránsito competentes dentro de los diez (10) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Si no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la multa será aumentada hasta en un 50% y el proceso seguirá su curso.

La orden de comparendo deberá ser firmada por el conductor. Si éste se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo. Contra el informe del agente de circulación firmado por un testigo solamente procede la tachá de falsedad. Si el infractor no atiende el llamado de la autoridad de tránsito, dicha orden se hará efectiva al vehículo correspondiente, para lo cual bastará la inclusión en el comparendo del número de la placa del vehículo.

El INTRA determinará las características del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En él se indicará al conductor que tiene derecho a nombrar un apoderado si lo desea, y que en audiencia que se le cite, se practicarán las pruebas que solicite, indicando además la oficina de tránsito a que debe comparecer.

Parágrafo 1º La autoridad de tránsito entregará dentro de las doce (12) horas hábiles siguientes al funcionario competente la copia de la orden de comparendo so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trata de Agentes de la Policía Vial, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta, o del comandante directo del servicio.

Parágrafo 2º En caso de que la infracción se cometa en un vehículo de servicio público, la autoridad de tránsito correspondiente informará dentro de los tres (3) días siguientes a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo, la sanción impuesta, salvo que se trate de servicio público individual.

No se surtirá ningún trámite de los establecidos en la presente ley, hasta tanto no se notifique a la empresa.

Incurrirá en causal de mala conducta la autoridad de tránsito que no cumpla la obligación a ella impuesta en el presente artículo.

Parágrafo 3º Las sanciones se impondrán al conductor responsable de la infracción o, en caso de no ser posible su identificación, al vehículo respectivo, para el caso de la sanción de multa.

Parágrafo 4º Las oficinas de tránsito estarán obligadas a mantener actualizadas las direcciones de los infractores a las normas de tránsito, o bien mantener actualizados los datos del vehículo infractor con número de placa.

El Gobierno reglamentará lo pertinente para el desarrollo del presente artículo.

Artículo 42. El artículo 112 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 257 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 112. El recaudo por concepto de multas que se causen por la comisión de las infracciones a las normas del Código Nacional de Tránsito corresponderá y será para la autoridad que la imponga.

Exceptuándose de lo dispuesto en el inciso anterior, los recaudos por concepto de multas originadas en el no pago de los peajes de que trata el artículo 205 de este Estatuto, ubicados en las vías cuyo mantenimiento y conservación corresponda al Ministerio de Obras Públicas y Transporte y/o al Fondo Vial Nacional. Estas multas al igual que las originadas en las demás infracciones que ocurran en las carreteras nacionales deberán ser pagadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Parágrafo 1º El recaudo por concepto de multas se destinará a planes de tránsito, educación y seguridad vial.

Parágrafo 2º Si las multas no fueron canceladas dentro de los veinte (20) días siguientes a la fecha en que quede ejecutoriada la resolución que la impuso, se sancionará al infractor con la suspensión de la licencia de conducción hasta cuando pague.

Artículo 43. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Luis Fernando Jaramillo Correa
Ministro de Obras Públicas y Transporte.

PRESENTACION

del Proyecto de ley número 176 de 1988, "por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito".

El proyecto de ley que me permito presentar a consideración de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República, busca corregir algunas incon-

sistencias, hacer las necesarias precisiones y llenar los vacíos detectados en la aplicación del Código Nacional de Tránsito. Como es de conocimiento de la Comisión este Código fue modificado por última vez mediante la Ley 33 de 1986. A continuación presentaré las consideraciones generales que han guiado el proyecto presentado por el Gobierno.

En primer lugar, el proyecto pretende simplificar la actual legislación, tal como se hace en materia de la reglamentación de las escuelas de enseñanza automovilística, o con la disminución de las categorías de las licencias de conducción, las cuales se reducen a cinco.

Como segundo punto tenemos la búsqueda de una mayor flexibilidad de la norma, para su mejor adaptación a las cambiantes circunstancias del tránsito en general y a las diferentes condiciones de cada una de las regiones del país en particular. Así, se deja en manos del Gobierno la reglamentación de las escuelas de enseñanza, la definición de sus programas académicos y su control.

Igualmente corresponde al Gobierno la determinación de los requisitos que se establezcan para las diferentes categorías de licencias, de manera que en la medida en que se vaya desarrollando el país, pueda el Gobierno hacer más exigentes los requisitos correspondientes.

Con la reforma al código, el límite máximo de velocidad ya no se fijará por ley y uniformemente para todo el país, sino teniendo en cuenta la topografía del terreno y las características de las carreteras, dejando a las autoridades municipales la facultad de definirla en el perímetro urbano.

El tercer punto se relaciona con la eliminación de inconsistencias. El artículo 26 de la Ley 33 de 1986 mencionaba la categoría 11, inexistente bajo esa misma norma. Así mismo, para la Ley 33 quien estaba autorizado para manejar tractocamión no podía manejar ningún otro tipo de vehículo.

La Ley 33 no exigía caución a los menores de edad (18 años) para la categoría correspondiente al manejo de automóviles siendo esta categoría precisamente a la cual les estaba permitido ingresar. Igualmente, cuando se le retiene la licencia de conducción a un individuo es inconveniente otorgarle un permiso especial de conducción, debido a que precisamente la sanción de retención de la licencia busca el que la persona corrija un estado anómalo de cosas, lo cual no se verá incentivado a hacer si logra dicho permiso.

La Ley 33 de 1986 asignaba la matrícula a la oficina de registro de instrumentos públicos, la cual no tiene competencia por cuanto es ante las oficinas de tránsito que se verifica el registro de vehículos, ya sea éste por primera vez o se deba a un cambio en las características del mismo.

Es inconveniente, por decir lo menos, que el pase para conducir automóvil autorizara la conducción de motocicletas, vehículo totalmente diferente desde el punto de vista de manejo.

En el cuarto punto se trata de eliminar situaciones que no propician el buen desarrollo del tránsito en Colombia. Por ejemplo, en materia de enseñanza automovilística el SENA debe limitarse a asesorar al INTRA, entidad normativa a quien corresponde tomar las decisiones finales en esta materia. En ese orden de ideas, el SENA ya no queda como la única entidad que puede expedir certificados para instructores abriéndose la posibilidad de que otro centro docente pueda hacerlo.

Como quinto punto se tienen los vacíos encontrados en la Ley 33 de 1986 se relacionan especialmente con la inexistencia de sanciones para comportamientos indebidos que ella misma tipificaba. Así, encontramos que cuando un vehículo transita sin llantas neumáticas este hecho queda impune se propone por lo tanto que se penalice, estableciendo el pago de una multa e inmovilizando el vehículo. Igual sucede con aquel que transite sin la póliza del seguro obligatorio. El nuevo código sanciona a quien no posea la plaqueta de identificación establecida en el artículo 66 del Decreto-ley 1344 de 1970, lo que no hacía el Código vigente. Se establece también el pago de una multa a quienes evadan el peaje en las carreteras nacionales. Así mismo se consagra la obligación de llevar puesto el cinturón de seguridad, mientras el vehículo automotor esté transitando en carreteras y en vías urbanas, tanto para el conductor como para el pasajero que ocupe la silla delantera, como medida inaplazable de seguridad vial que implicará una sanción pecuniaria.

El actual Código no menciona la validez de las licencias de conducción extranjeras y la propuesta es dejar en manos del Gobierno Nacional la reglamentación de las equivalencias de este tipo de licencias.

El sexto punto se relaciona con algunas sanciones se han reforzado, como el exigir la inmovilización cuando quien conduce no tiene pase o su pase es inadecuado o no cumple las restricciones en él establecidas. En la nueva propuesta, el vehículo que transita sin placas o con placas adulteradas no debe ser simplemente inmovilizado sino retenido, debido a la gravedad de la falta. Se insiste en el requerimiento de la puerta de emergencia para las busetas aumentando la sanción pero dejando al Gobierno Nacional la potestad de reglamentar el proceso de ajuste a la norma.

Como séptimo punto se tiene que algunas sanciones han sido reducidas o eliminadas, como aquella que implicaba la retención de la licencia de tránsito de un vehículo. Igualmente se excluye de las sanciones la

suspensión de la licencia de tránsito. En general, se reducen las causales de inmovilización a las estrictamente indispensables y se hace que esta sanción se levante en el momento en que se corrijan las causas que la motivaron. De otro lado, se suprimieron ciertas faltas que no ameritan la retención y se incluyeron otras que hacen necesaria esta sanción.

El punto ocho tiene que ver con la simplificación del procedimiento en el caso de infracciones de tránsito ampliando el plazo de tres a diez días y eliminando la duplicación de la multa para quien no comparezca.

Se restablecerán las órdenes de comparendo a la placa del vehículo por cuanto su eliminación se convirtió en fuente de impunidad. De otro lado, los departamentos de tránsito no han cumplido en su mayoría con esta eliminación que además atenta contra los fiscos departamentales y municipales. En el caso del servicio público se protegerá al empresario por cuanto, para que la sanción quede en pie, la autoridad de tránsito deberá notificar a la empresa dentro de las 72 horas siguientes a la infracción.

Luis Fernando Jaramillo Correa
Ministro de Obras Públicas y Transporte.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL
Tramitación de Leyes.

Bogotá, D. E., 23 de noviembre de 1988.

Señor Presidente.

Con el objeto de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 176, "por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada ante la Secretaría General (artículo 9º de la Ley 7 de 1945). La materia de que trata el anterior proyecto de ley es de competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente.

El Secretario General del Senado,

Crispín Villazón de Armas.

PRESIDENCIA DEL SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. E., 23 de noviembre de 1988.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dese por repartido el proyecto de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará el mencionado proyecto de ley a la Imprenta Nacional para su publicación en los Anales del Congreso.

Cumplase.

El Presidente del Senado,

Ancizar López López.

El Secretario General del Senado,

Crispín Villazón de Armas.

Ponencias e Informes

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de ley número 39 de 1986, "por la cual se crean los Juegos Deportivos de la Costa Atlántica y se dictan otras disposiciones complementarias".

Honorables Senadores:

Me ha correspondido rendir ponencia para primer debate al presente proyecto de ley que fue presentado en esta Corporación Legislativa por iniciativa del honorable Senador Hugo Escobar Sierra al comienzo de la legislatura ordinaria de este año.

Sobre la conveniencia e importancia de este proyecto no me detendré mucho en el análisis por ser el suscrito oriundo de esta sección del país, Senador por el Departamento del Magdalena y porque su trascendencia, importancia y conveniencia para el desarrollo deportivo integral y social de la Costa Atlántica está excelentemente expuesto y fundamentado en el artículo 1º y su exposición de motivos; me detendré sí en este estudio a analizar las relaciones e implicaciones que tienen en Coldeportes Nacional y Regional, la forma más expedita para la construcción de los escenarios deportivos, las incidencias presupuestales y los fundamentos legales para ser más expedito, ágil, el proyecto en su tramitación y aprobación; para ello utilizaré la siguiente metodología.

1.0 Objetivo del proyecto.

Este proyecto de ley tiene los siguientes objetivos:

1. Crear en sus artículos 1º y 2º los Juegos Deportivos de la Costa Atlántica y determinar las fechas de realización.

2. Distribuir geográficamente en la región la sede de la realización de los Juegos cada dos (2) años. Artículos 2º y 3º.

3. Determinar su organización, organismos directivos y administrativos, propiedad de las obras y obligatoriedad de mantenimiento y conservación, procedimiento de integración de los comités organizadores, artículos 4º, 5º, 6º, 7º, 8º y 9º.

4. Determinación de una partida presupuestal inicial de \$ 150.000.000.00 para iniciar los Juegos y reincremento anual, establecimiento de los mecanismos de control y auditoría presupuestal, autorización al Gobierno para hacer los ajustes presupuestales necesarios, artículos 1º, 11 y 12.

2.0 Implicaciones y relaciones con Coldeportes.

1. Su organización será a cargo del Instituto de la Juventud y el Deporte, haciéndolo participe en una asamblea para la elección de ciudades sedes y subsedes.

2. Coldeportes debe construir escenarios deportivos en la Costa Atlántica para la realización de los Juegos Nacionales, constituyendo en este momento la zona 4 dentro de las 8 zonas en que está dividido el país. Para este evento, además de aprobarse la realización de los Juegos Centroamericanos y del Caribe, cuyo proyecto de ley está haciendo tránsito en la Comisión Quinta de la Cámara, tendría que construir también Coldeportes, escenarios deportivos en Cartagena, ciudad sede. En consecuencia, los nuevos escenarios deportivos que tendría que construir Coldeportes, para la realización de los Juegos que por la presente ley se crean son mínimos, buscándose sí, a través de ella la utilización plena de los mismos, acabándose con el triste espectáculo que presentan los escenarios deportivos de las ciudades del país donde se han realizado juegos nacionales, que por la falta de programación y realización de otros nuevos juegos deportivos; los escenarios son inutilizados y se están autodestruyendo por desuso. Ejemplos: Villavicencio, Neiva, etc.

3. Como en el proyecto de ley se creó una infraestructura administrativa para la realización de los Juegos que en su aplicación puede conducir a una colisión de competencia, entre su Director, la Junta Administradora, Coldeportes y los municipios por asignar funciones afines, citaré al Director Nacional de Coldeportes a la Comisión, para que explique a sus miembros el posible funcionamiento de estos organismos y sus competencias a fin de hacer las modificaciones de tipo administrativo, requeridos al proyecto para su efectiva, dinámica y cabal aplicación. Además para que informe si se cumplen las exigencias requeridas por los Decretos 2845 de 1983 y 379 de 1985, para su realización.

8.0 Implicaciones desde el punto de vista presupuestal.

Desde el punto de vista presupuestal y económico: La organización deportivo-gubernamental constituida por el Instituto Colombiano de la Juventud y el Deporte y las Juntas Administradoras Seccionales de Deportes, actualmente se financia con recursos tributarios correspondientes a los impuestos de espectáculos públicos 10%; Ley 49/68 y 47/69, cigarrillos nacionales 10%, Ley 30/71 y licores extranjeros, Leyes 49/67, 47/69 y 49/83.

Observando el comportamiento de los ingresos en las tesorías de las juntas seccionales, la participación de cada uno de los ingresos tributarios anteriores sobre el presupuesto total de Coldeportes y las Juntas es como sigue:

	85 %	86 %	87 %
Cigarr. Nales.	57	58.37	61.95
Espec. Públicos	14	18.0	15.77
Licores Extranj.	0.63	0.02	0.64
Recurso Gob. Nal.	11	10.47	12.18
Otros recursos	17	13.14	9.46
100%	3.572.180	4.520.609	4.827.000

De la anterior relación se desprende que el deporte depende en un promedio 59% de los cigarrillos nacionales, en un 17% de los espectáculos públicos, en un promedio nacional y en un 12.5% de otros ingresos. Esto generalizado para todo el país en las vigencias: 85, 88 y 87.

Confrontando las cifras del recaudo total que se efectúa en la región de la Costa Atlántica comprendida por las Seccionales de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena, San Andrés y Sucre.

Se señala una participación de estas regiones en el total del presupuesto así: 1985, 9.5%; 1986, 7.5%; y 1987, 8.5%.

De estos parámetros se deduce claramente que las actividades deportivas, de educación física y de juventud depende fundamentalmente de los impuestos a los cigarrillos nacionales y a los espectáculos públicos. Reconociendo que en extensión y población, la Costa Atlántica no alcanza una representatividad en estos aspectos. Los recaudos o rentas para el deporte no corresponde en igual forma en razón a los siguientes fenómenos:

a) Por ser una región limítrofe es altamente accesible al mercado de productos extranjeros, es así como presenta un elevado consumo de licores y cigarrillo que ingresan de contrabando al país y sobre los cuales no se ha podido ejercer control.

b) Las fuentes principales de los ingresos por espectáculos públicos son las salas de cine y el fútbol rentado. En esta región la televisión por cable, los canales de países vecinos y el betamax han desplazado

del mercado a las salas de cine. Además, de los 7 departamentos y la intendencia solamente en Atlántico y Magdalena existe fútbol profesional.

Esta situación repercute presupuestal y económicamente en las seccionales de deportes mencionadas, debido a que no captan los suficientes recursos para atender los servicios para los cuales fueron creadas.

Comparativamente presentamos en resumen la distribución del gasto de estas seccionales en los años de 1985, 1986 y la programada para 1987. (Ver cuadro anexo). Como se observa claramente los presupuestos de estas juntas, la mayor parte de los recursos se destinan a financiar los programas de funcionamiento en el mayor de los casos. En La Guajira, Cesar, Sucre y San Andrés; los ingresos que captan no alcanzan para cubrir los costos operacionales. Esto obliga a que Coldeportes, en cumplimiento de la Ley 30/71, dentro de la distribución del 30% del total del impuesto a los cigarrillos nacionales, asigne recursos a las Juntas de esta región para que adelanten los programas básicos de inversión.

Sintetizando este punto, si bien, la región de la Costa Atlántica, desde el punto de vista de la preparación de las delegaciones, participación y organización del evento, si, dentro de la concepción de la justicia distributiva de los recursos del Estado en las diferentes zonas del país, es necesario que él asuma estos déficits presupuestales para poder incorporar a la Costa Atlántica al desarrollo deportivo del país, como lo necesita y lo espera su pueblo y no continuar como hasta hoy, sometiéndola al atraso deportivo.

Con incalculables consecuencias en la formación de su juventud y en la conservación de la paz.

Por otra parte, este problema presupuestal va a tener solución en gran parte con la aplicación de las nuevas normas que fortalecen los fiscos municipales.

4.0 Implicaciones legales del proyecto de ley.

Por ordenar el artículo 10 del proyecto de ley, un auxilio de \$ 150.000.000.00 incrementado cada año en un 20% como aporte de la Nación para la realización de los juegos y por crear una estructura administrativa que genera nuevos cargos y asignaciones presupuestales, de conformidad con el artículo 79 de la Constitución Nacional y el Decreto-ley 294 de 1973, ley orgánica del presupuesto nacional, se requiere para la legalidad del presente proyecto de ley el respaldo del Gobierno, por lo tanto citaré a la Ministra de Educación y al Ministro de Hacienda a la Comisión, para que manifiesten su respaldo o no al proyecto y lo avalen con su firma.

De conformidad con el anterior estudio y como un medio de contribuir al desarrollo deportivo, bienestar social y conservación de la paz de los habitantes de la Costa Atlántica, me permito presentar a la consideración de vosotros la siguiente proposición:

Escuchada las intervenciones de los señores Ministros de Educación y Hacienda y el Director Nacional de Coldeportes, dese primer debate al proyecto de ley número 39 de 1986, "por la cual se crean los Juegos Deportivos de la Costa Atlántica y se dictan otras disposiciones complementarias".

José Ignacio Díaz Granados
Senador ponente.

Bogotá, D. E., 22 de noviembre de 1988.

Recibí ponencia para primer debate al proyecto de ley número 39 de 1986, "por la cual se crean los Juegos Deportivos de la Costa Atlántica y se dictan otras disposiciones complementarias".

Rodrigo Perdomo Tevar
Secretario General
Comisión Quinta
honorable Senado de la República.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

sobre el proyecto de ley número 179 Cámara, 152/88 Senado de 1988, "por la cual se aprueba el Convenio número 160 sobre estadísticas del trabajo, adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en su 71 Reunión".

Señor Presidente:

Cumplo con el deber de rendir ponencia para primer debate en esta Corporación sobre el proyecto de ley "por la cual se aprueba el Convenio número 160 sobre estadísticas del trabajo, adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en su 71 Reunión", realizada en Ginebra en el año de 1985.

Corresponde al honorable Congreso de la República, al tenor de lo dispuesto por el ordinal 18 del artículo 76 de la Constitución Política, aprobar o improbar los tratados o convenios que el Gobierno celebre con otros Estados con entidades de derecho internacional.

Así mismo con el presente trámite se cumple con la obligación consagrada por el artículo 19, literal b) del numeral 5º de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

Las publicaciones periódicas de tales estadísticas básicas favorecen sin duda, tanto al sector público como privado, y permitirán despejar los vacíos que sobre tales tópicos hoy encontramos. Es así como puede afirmarse que sólo conocedores de la dimensión de los problemas se pueden dar las soluciones adecuadas.

Se destaca en el Convenio, además que no se trata de imponer al Estado unas obligaciones que el mismo no pueda cumplir. El artículo 1º señala cómo el miembro que ratifique el Convenio se obliga a recoger, compilar y publicar regularmente estadísticas "según sus recursos" y de otra parte dentro de un margen de discrecionalidad deja al Estado elegir las partes del texto que se obligan a cumplir, de acuerdo con lo dispuesto en la parte III del Convenio.

Por ello, en la exposición de motivos, los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Trabajo y Seguridad Social expresaron: "Para la especificación de las obligaciones de esta parte que se aceptarán se considera conveniente excluir en un principio aquellas a las que no se podrá dar cumplimiento satisfactorio porque no se dispone de cifras en determinada área, ni se han diseñado los procedimientos para la recolección, de la información. Al iniciar la recopilación de las cifras y a medida que el país vaya diseñando tales procedimientos, se irán aceptando gradualmente nuevas obligaciones de acuerdo con la capacidad disponible para asumir responsablemente esos compromisos".

El honorable Representante Heraclio Fernández Sandoval, quien fue el ponente en la Cámara destacó la importancia del Convenio al señalar fue "la necesidad de disponer de estadísticas sobre amplios sectores de la vida económica, periódicas y exactas, que permitan el diseño de las políticas sociales que el país requiere, confirmar la utilidad del Convenio" y en consecuencia someterlo a consideración de la respectiva corporación, la cual lo acogió favorablemente.

Efectivamente, no escapa a nadie el avance de la informática y basada en ella la conformación de estadísticas en materias que permitirán elaborar una política social congruente en las áreas a que se refiere el Convenio. Son ellas:

- Población económicamente activa, empleo, desempleo y subempleo;
- Estructura y distribución de la población económicamente activa;
- Ganancias medias y horas medias de trabajo; tasas de salarios por tiempo y horas normales de trabajo;
- Estructura y distribución de los salarios;
- Costos de mano de obra;
- Índices de precios del consumo;
- Gastos de los hogares;
- Lesiones y enfermedades profesionales;
- Conflictos del trabajo.

Por lo anteriormente expresado y en la seguridad de que es importante y conveniente para el país, es por lo que me permito proponer:

Dese primer debate al proyecto de ley número 152/88, "por medio de la cual se aprueba el Convenio 160 sobre estadísticas del trabajo adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en su 71 Reunión, Ginebra 1985".

Oscar Louis Lakah,
Senador Ponente.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de ley número 145/88 Cámara, 134/88 Senado, "por la cual la Nación se asocia a la conmemoración del bicentenario del Municipio de Amagá, en el Departamento de Antioquia, y se dictan otras disposiciones".

Honorables Senadores:

Cumplo con el deber de rendir ponencia para primer debate del proyecto de ley número 145/88 Cámara, 134/88 Senado, "por la cual la Nación se asocia a la conmemoración del Bicentenario del Municipio de Amagá en el Departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones".

Amagá fue fundada en 1788 por el célebre oidor de la Real Audiencia Mon y Velarde, quien en función de su mandato realizó muchas obras de beneficio común a toda la región noroccidental colombiana.

Amagá está situada dentro de una gran cuenca carbonífera, que se extiende en unos 216 kilómetros cuadrados y con un potencial de reserva calculada en unos 112 millones de toneladas, esto convierte a este Municipio en una gran fuente de trabajo, brindando actualmente algo más de 2.500 empleos directos y 12.000 indirectos. Pero lo lamentable de todo este emporio de riqueza es que aún la explotación se lleva a cabo a nivel artesanal, obteniéndose el mineral a pica y pala en su 80%. Esto conlleva la permanente exposición a accidentes a que están sometidos los mineros. En igual forma el 50% de estos trabajadores se alumbran en los socabones con velas.

De allí la importancia de este proyecto de ley, en donde se solicita al Gobierno Nacional un auxilio para la creación de un "Centro de Desarrollo y Salvamento Minero" que sería la gran redención para esta clase obrera, que labora llena de peligros y para el Municipio de Amagá, sería la feliz oportunidad de tener su principal fuente de trabajo a un nivel industrial moderno y más productivo.

Los habitantes de Amagá siempre se han distinguido por su civismo, su tenacidad en el trabajo y su gran amor en hacer de su región, un rincón de la Patria próspero, pacífico y de convertirlo en un polo de desarrollo turístico.

Amagá ha sido cuna de distinguidos colombianos que han sobresalido en la política, la industria y las

letras, que han dado orgullo y honor no sólo a su Patria chica sino a la Nación entera.

Ante las anteriores consideraciones, me permito proponer a los honorables Senadores,

Dése primer debate al proyecto de ley número 145/88 Cámara, 134/88 Senado, "por la cual la Nación se asocia a la conmemoración del bicentenario del Municipio de Amagá, en el Departamento de Antioquia, y se dictan otras disposiciones".

Vuestra Comisión,

José María Cabrales,
Senador Ponente.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de ley número 146/88 Cámara, y 169/88 Senado, "por la cual se modifica el artículo 12 de la Ley 60 de 1981".

Honorables Senadores:

Cumplo con el encargo de presentar ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia, fundado en el sentido solidario de la justicia que representa para los profesionales de la administración de empresas en Colombia, quienes se rigen por la Ley 60 de 1981, ley reglamentaria de la profesión aquí en mención. Incuestionablemente las razones que inspira la propuesta de modificación del artículo 12 de la Ley 60 de 1981 son evidentes.

El artículo 12 de la Ley 60 de 1981 estableció un plazo de dos (2) años para la integración del Consejo Profesional, encargado de tramitar y expedir las tarjetas profesionales a estos ciudadanos; sin embargo, no obstante lo ahí lo expresado, el mencionado Consejo sólo se instaló el 29 de mayo de 1986, cumplidos los dos años prescritos para allegar los requisitos de inscripción y obtención de la matrícula a que se refiere la ley que aquí se menciona, quedan aún sin tramitar su correspondiente tarjeta y matrícula profesional, un promedio aproximado de 8.000 profesionales de la administración de empresas.

Es en consecuencia, una necesidad inaplazable la ampliación del plazo, tal como lo propone el presente proyecto de ley. Más aún, cuando el Decreto reglamentario 2718 de 1984 dispone como requisito principal para ocupar un cargo y poseionarse del mismo, tener la matrícula profesional contemplada en el numeral 3 del artículo segundo del decreto antes enunciado.

Por las razones expuestas, propongo a los honorables Senadores,

Dése primer debate al proyecto de ley número 146 Cámara y 169 Senado, "por la cual se modifica el artículo 12 de la Ley 60 de 1981".

Félix Tovar Zambrano,
Senador Ponente.

Recibí ponencia para primer debate al proyecto de ley número 146 Cámara y 169 Senado, "por la cual se modifica el artículo 12 de la Ley 60 de 1981".

Rodrigo Perdomo Tovar,
Secretario General
Comisión Quinta honorable Senado.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Señor Presidente
Honorables Senadores
Comisión Segunda Constitucional

El proyecto de ley número 21/88 Senado, "por medio de la cual se aprueba el convenio multilateral sobre cooperación y asistencia mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas y sus anexos, hechos en México el 11 de septiembre de 1981", es un acuerdo multilateral sobre asistencia mutua, mediante el cual los países firmantes se comprometen a prestar asistencia y colaboración sobre información, para facilitar el tráfico de mercancías o de personas a través de la frontera común y sobre modernización de los servicios aduaneros nacionales y de la capacitación técnica de su personal sin perjuicio de otros pactos de interés común que permitan la prevención, investigación y represión de las infracciones aduaneras.

La intensificación del comercio internacional ha complicado en forma superlativa las relaciones de intercambio entre los países, lo cual ha ocasionado situaciones de enorme complejidad en todos los aspectos, especialmente técnicos y jurídicos, del intercambio.

Los Estados se han visto ante la necesidad de organizar al máximo sus organismos nacionales especializados en este ramo, y buscar al mismo tiempo la cooperación de otros países, que facilite el normal desarrollo de sus actividades comerciales. Se trata además de vigilar e identificar las prácticas fraudulentas, cuyo control viene a beneficiar el claro desarrollo de sus actividades.

El sector aduanero juega aquí un papel determinante. Por esta razón se ha tratado de encontrar un sistema único de designación y codificación de mercancía, lo cual ha exigido una serie de acuerdos específicos. En otras palabras, la instauración de un idioma que podríamos llamar universal para codificar el comercio entre los países.

En la llamada Carta de La Habana se dio un paso definitivo a este respecto al crear la Organización Internacional de Comercio y el Acuerdo General sobre

Aranceles Aduaneros y Comercio. Más tarde se buscó la uniformidad de los regímenes aduaneros.

Este movimiento de armonización de regímenes de aduanas, fue impulsado especialmente en Europa y se fue prolongando en nuestro hemisferio con el convenio de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

El Convenio de México, al cual venimos refiriéndonos, llamado así por haber sido suscrito en esa ciudad el 11 de septiembre de 1981, ha sido ratificado hasta principios de 1987 por los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Uruguay. Otros países como Venezuela y Uruguay tratan ahora sobre su ratificación.

Las características de este convenio son las siguientes:

"El Convenio está conformado por un preámbulo, 6 capítulos distribuidos en 22 artículos y 14 anexos. En el preámbulo se hace un reconocimiento a la conveniencia de la cooperación y asistencia mutua y a la necesidad de un instrumento internacional para su institucionalización.

El Capítulo I contempla la definición de algunos conceptos utilizados en el Convenio: Legislación aduanera, infracción aduanera, delitos aduaneros, gravámenes a la importación o exportación, persona, ratificación, directores nacionales de aduanas y secretaria. El Capítulo II se refiere al campo de aplicación del Convenio, considerando la mutua asistencia y cooperación. El Capítulo III consigna las modalidades de asistencia o cooperación, señalando en especial el tratamiento que se le debe dar a la información, sus grados de confidencialidad y reserva y el uso sólo para la finalidad prevista. El Capítulo IV contiene disposiciones varias, relativas a la comunicación permanente entre la Secretaría y las administraciones de aduana. El Capítulo V señala las funciones de los directores nacionales de aduana, orientadas básicamente a coordinar y velar por la adecuada aplicación del Convenio, así como de la Secretaría del mismo, la cual es ejercida por la Aduana de México. Finalmente, el Capítulo VI estipula otras disposiciones relacionadas, en general, con la operatividad del Convenio (solución de diferencias, adhesión, entrada en vigor, duración, enmiendas, etc.).

Respecto a los 14 anexos, vale señalar que la mayoría de países sólo han adoptado los estrictamente obligatorios (I, V y XIII), lo cual en la práctica le ha restado dimensión al Convenio en relación a temas de interés contenidos en los anexos no obligatorios (de acuerdo con la información disponible, sólo Panamá ha adherido a la totalidad de los anexos) y que, al no ser acogidos, no posibilitan un tratamiento recíproco. Por esa razón se recomienda que Colombia sólo adhiera a los anexos obligatorios, cuyos aspectos esenciales son:

Anexo I. Prestación de oficio de asistencia y/o cooperación.

Respecto al desplazamiento de mercancías, personas o medios de transporte, las partes se comunicarán informaciones de interés para prevenir infracciones aduaneras, dentro de un contexto de cooperación y asistencia mutua.

Anexo V. Cooperación en materia de facilitación del tráfico de mercancías y/o personas a través de la frontera común.

Coordinación binacional de los procedimientos y controles aduaneros a lo largo de la frontera común.

Anexo XIII. Cooperación en materia de los servicios aduaneros nacionales y de capacitación técnica de su personal.

Colaboración mutua para contribuir a la modernización de las estructuras aduaneras, organización y métodos de trabajo.

La base jurídica para la aprobación de este Convenio está señalada por el ordinal 18 del artículo 76 de la Constitución Nacional sobre las atribuciones del Congreso.

Ordinal 18: "aprobar o improbar los tratados o convenios que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional.

Por medio de tratados o convenios aprobados por el Congreso podrá el Estado obligarse para que sobre bases de igualdad y reciprocidad, sean creadas instituciones supranacionales que tengan por objeto promover o consolidar la integración económica de otros Estados".

Para el efecto, el Gobierno debe someter su decisión en estas materias a la aprobación del Congreso Nacional por medio de un proyecto de ley. A su vez el artículo 120-20 de la Constitución Nacional expresa: "Corresponde al Presidente de la República, como Jefe del Estado y suprema autoridad pública...". Ordinal 20: "Dirigir las relaciones diplomáticas y comerciales con los demás Estados y entidades de derecho internacional; nombrar los agentes diplomáticos; recibir los agentes respectivos y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional, tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso".

El proyecto de ley número 21 Senado, "por medio de la cual se aprueba el Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas, y sus anexos, hechos en México el 11 de septiembre de 1981", de acuerdo con lo anteriormente expresado, se encuentra ajustado a derecho.

El Convenio de México sobre cooperación entre organismos aduaneros contiene, como surge de su lectura, instrumentos de gran importancia para mejorar

el manejo interno de estos organismos respecto de su control, como dijimos antes, armonización, técnicas, etc., para la integración de las aduanas colombianas y al mismo tiempo permite la modernización y el más eficiente manejo del intercambio comercial.

Este Convenio contiene indudables beneficios para el sistema aduanero colombiano y no existe en su totalidad ninguna norma que perjudique el interés nacional.

Por lo antes expuesto, me permito proponer:

Dése segundo debate al proyecto de ley número 21/88 Senado, "por medio de la cual se aprueba el Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas, y sus anexos, hechos en México el 11 de septiembre de 1981".

Vuestra Comisión,

Jorge Cristo Sahium,
Ponente.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Segunda Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., septiembre 21 de 1988.

Aprobamos el presente informe.

El Vicepresidente,

Miguel Santamaría Dávila.

El Secretario General,

Jaimé Lara Arjona.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 147 de 1988, "por la cual la Nación se asocia a la celebración de los ochenta (80) años de la fundación de la ciudad de Ginebra, Valle, se conceden unas autorizaciones y se dictan otras disposiciones".

Honorables Senadores:

En cumplimiento de la misión o encargo de la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, me es grato rendir ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 147 de 1988, presentado a la consideración del honorable Senado por el señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Luis Fernando Alarcón Mantilla y por los honorables Senadores Gustavo Balcázar Monzón, Laureano Tascón Victoria, Juan Ramón Barberena, "por la cual la Nación se asocia a la celebración de los ochenta (80) años de la fundación de la ciudad de Ginebra, Valle, se conceden unas autorizaciones y se dictan otras disposiciones".

Al cumplirse el próximo 19 de febrero de 1989 el octogésimo aniversario de la fundación del Municipio de Ginebra en el Departamento del Valle del Cauca, que como bien lo expresan los autores del proyecto en la exposición de motivos, es tierra de promisión, generoso el suelo, fecundas en la emanación espiritual sus gentes, como que en él se ha enseñoreado el arte, haciendo de los sonos el vibrar recóndito de quienes pueblan esta ciudad que enmarcada por el río Zabaleta al sur que sirviera de inspiración a Jorge Isaac, para que en el transcurrir tranquilo de sus aguas cristalinas reflejara la imagen de María, y el río Guabas al Norte, para delimitar el rectángulo perfecto, que desde la cima Andina en límites con el Departamento del Tolima se proyecta hacia la llanura inmensa hasta chocar con las paralelas en las que se desliza quejumbroso el ferrocarril; que cual serpiente deja escuchar a la distancia el estruendo de su cascabel de acero.

Es apenas justo honorables Senadores, que cuando se trata de conmemorar tan importante fecha para las gentes de Ginebra, que a golpes de voluntad y de tesón constantes, han hecho de este pequeño municipio un verdadero emporio de grandeza, no solo por la forma técnica y adecuada en que han cultivado sus tierras para contribuir en forma cierta al desarrollo nacional, pues con las vides y el arroz amén de otros cultivos en simétricos surcos garantizan el tributo generoso de este municipio para con el resto de Colombia y manifestar al tiempo la solidaridad de la Nación cuando se trata de honrar la memoria de sus fundadores: Don Lisimaco Saavedra, Presidente Junta de Fundación; don Ciro Tascón, Vicepresidente; don Sixto Tascón, vocal; y don Eduardo Tascón, Secretario, que a la par con otros patricios regionales recogieron el querer de la vecindad y como delegarios el Gobernador del entonces Departamento de Buga, convocaron los moradores y cediendo los terrenos para el poblado levantaron el acta de fundación el 19 de febrero de 1909 y procedieron con sus propios recursos a construir el templo y las viviendas, una vez conformadas las calles para construir la ciudad que es hoy orgullo de sus habitantes y deleite para sus visitantes.

Ginebra es sede de Fumúsica, Festival Nacional de la Canción Andina, lo que se denomina también Festival "Mono" Núñez, el primero en su género en Colombia y Suramérica, pues es la máxima expresión en cuanto hace referencia a la canción vernácula; que estimula la creatividad y el arte nacional como que en él participan compositores de la música, cantantes, cantautores, intérpretes, de todas las latitudes de Colombia, se fomenta el folclor nacional y se defiende lo que nos es propio.

En Ginebra se mantiene ese espíritu creador, no se aceptan influencias extranjerizantes; tampoco falsificaciones. Es la emanación meramente autóctona lo que se exige y se cultiva. Por eso cuando este proyecto de ley que se somete a la consideración del honorable Senado de la República y corresponde a la Comisión Segunda manifestar su concepto sobre su legalidad y viabilidad, es apenas lógico, honorables Senadores que por la forma en que está presentado, cumple con los requisitos de ley y es procedente y es por ello que con orgullo rindo esta ponencia en la que se vincula la Nación en la celebración del octogésimo aniversario de la fundación de Ginebra, Valle, para que se adelante en este bello y próspero municipio, por parte de la Nación las obras a las que se refiere el proyecto de ley, se honre la memoria de quienes consagraron sus vidas y su tiempo en hacer realidad lo que otrora fueran sus aspiraciones y sueños.

En base a lo anteriormente expuesto, me permito proponer:

Dése primer debate al Proyecto de ley número 147 de 1988, "por la cual la Nación se asocia a la celebración de los ochenta (80) años de la fundación de la ciudad de Ginebra, Valle, se conceden unas autorizaciones y se dictan otras disposiciones".

Vuestra Comisión,

Miguel Santamaría Dávila

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 148 de 1988, "por la cual se concede la autorización al Gobierno Nacional en relación con la Corporación Andina de Fomento, CAF".

El proyecto de la referencia tiene por objeto facilitar el cumplimiento, por parte de la República de Colombia, de las obligaciones que le corresponden en virtud del Convenio Constitutivo de la Corporación Andina de Fomento, CAF, aprobado por la Ley 103 de 1968 y en vigencia, como lo dice el artículo 1º del proyecto, desde el 30 de enero de 1971.

La exposición de motivos que el gobierno ha presentado es suficientemente explícita con respecto a los antecedentes de este proyecto, a las características de la Corporación Andina de Fomento, a las obligaciones que la República tiene en su carácter de accionista de dicha Corporación y a las razones por las cuales se da hoy la situación anómala de que Colombia se encuentre en mora de cumplir esas obligaciones. Me permitiré resumir brevemente esos antecedentes.

La Corporación Andina de Fomento nació antes de la vigencia del Acuerdo de Cartagena, por el cual se puso en marcha el proceso de integración subregional del Grupo Andino. Los gobiernos de los países comprometidos en ese proceso, con el de Colombia a la cabeza, comprendieron desde el primer momento que ese proceso de integración requería, como herramienta fundamental, de un banco de desarrollo que coadyuvara la financiación de los proyectos en que se fuera concretando la formación del mercado andino.

De ahí que con suma previsión, hubieran decidido crear —antes de la firma del Acuerdo de Cartagena— la Corporación Andina de Fomento, cuyo objeto, según el artículo 3º del Convenio Constitutivo es "impulsar el proceso de integración subregional". No debe olvidarse, por otra parte, que según lo dispuesto en los artículos 7º, ordinal m) y 15, ordinal p), la Comisión de la Junta del Acuerdo de Cartagena tienen, entre otras funciones, la de mantener contactos permanentes con los demás organismos subregionales de integración. Por su parte, el artículo 24 del mismo Acuerdo establece que "además de las funciones indicadas en los artículos 7º y 15, corresponderá a la Comisión y a la Junta mantener estrecho contacto con los organismos directivos y ejecutivos de la Corporación Andina de Fomento y del Fondo Andino de Reservas, con el fin de establecer una adecuada coordinación de actividades y facilitar, de esa manera, el logro de los objetivos del presente Acuerdo".

Pero a diferencia de lo que había sucedido con otras instituciones financieras internacionales de las cuales forma parte Colombia, la ley de la CAF se limitó a aprobar el Convenio Constitutivo, sin señalar la entidad a la cual había de corresponder la representación del país en el nuevo organismo. El Gobierno hizo tal señalamiento por medio de un decreto reglamentario de la ley aprobatoria del convenio.

En otros casos, anteriores y posteriores a la CAF, se adoptó siempre la fórmula de encomendar esa tarea al Banco de la República, en su carácter de administrador de las reservas internacionales del país. Así ocurrió con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (Banco Mundial), el Fondo Monetario Internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco de Desarrollo del Caribe y el Fondo Andino de Reservas.

En el caso de la CAF se optó porque las acciones estuvieran a cargo del Instituto de Fomento Industrial, lo cual significaba la obligación de incluir año por año en el presupuesto nacional las partidas necesarias para que el IFI pudiera cumplir su cometido.

Por diversas razones, estas partidas dejaron de incluirse hace varios años y hoy existe una deuda a cargo de Colombia, por concepto de aportes al capital de la Corporación Andina de Fomento, que el Gobierno reconoce expresamente pero para cuyo pago es neces-

sario adoptar medidas legales pues de lo contrario se estaría perjudicando el crédito de la República y podría ésta, incluso, verse privada de la disponibilidad de recursos importantes para proyectos de desarrollo de mucho interés.

Solamente una observación merece el proyecto de ley. Me refiero al artículo 2º que indica las entidades a las cuales corresponderá la representación de las acciones de la República de Colombia en la CAF. En mi opinión, dicha norma constituiría una infracción de los artículos 120, ordinal 20 y 132 de la Constitución Nacional. El primero da al Presidente de la República la facultad de "dirigir las relaciones diplomáticas y comerciales con los demás Estados y entidades de derecho internacional". Y conforme al artículo 132 "la distribución de los negocios, según sus afinidades, entre ministerios, departamentos administrativos y establecimientos públicos, corresponde al Presidente de la República".

En consecuencia, la ley deberá respetar esta distribución constitucional de competencias y dejar al Presidente de la República en libertad para señalar la entidad o entidades del sector público a quienes corresponde ejercer la representación de las acciones de Colombia en la CAF. Fundado en estas consideraciones me permito proponer el texto anexo para artículo 2º del proyecto.

Porque considero conveniente el proyecto y porque está ajustado a las tradiciones que en esta materia ha seguido Colombia, no vacilo en proponer a la honorable Comisión Segunda del Senado de la República: Dése primer debate al Proyecto de ley número 148 de 1988, "por la cual se concede una autorización al Gobierno Nacional en relación con la Corporación Andina de Fomento, CAF", con la codificación que se acompaña en pliego separado.

Modificación del artículo 20 del proyecto.

Artículo 2º Corresponde al Presidente de la República, en ejercicio de las facultades que le confieren en el numeral 20 del artículo 120 y el artículo 132 de la Constitución, determinar la entidad o entidades del sector público que deban ejercer la representación de las acciones de la República de Colombia en la Corporación Andina de Fomento, CAF. Entre las entidades de que trata este artículo podrá figurar el Banco de la República.

Miguel Santamaría Dávila

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

sobre el Proyecto de acto legislativo número 24 de 1988, "por medio de la cual se erige al Municipio de Barrancabermeja en Distrito Petrolero y se dictan otras disposiciones".

Señor

PRESIDENTE

Y demás miembros de la Comisión Primera del honorable Senado de la República.
La ciudad.

Honorables Senadores:

Me ha correspondido la honrosa tarea de ser ponente del Proyecto de ley 118 Cámara y 24 Senado de 1988, "por medio del cual se erige a Barrancabermeja como Distrito Especial Petrolero", segunda ciudad de Santander y una de las primeras quince ciudades del país, como Distrito Especial. Conociendo como conozco esta acogedora tierra, llena de sueños hechos realidad para muchos que luego emigraron por adolecer la urbe de servicios públicos adecuados que incomodan y son motivo de desestabilización emocional, originando situaciones convulsiones de orden público; otros luchan por hacer realidad sus esperanzas y muchos otros llegan como llegaron los primeros, de todos los rincones de la geografía nacional llenos de ilusiones y quimeras con la seguridad de que en Barrancabermeja van a encontrar soluciones a sus problemas y ver convertido en realidad sus sueños.

Es pues Barrancabermeja centro donde se refleja y se palpa en toda su magnitud la situación de desasosiego e inestabilidad que vive el país; donde además por su ubicación geográfica constituye el corazón de Colombia y el centro del Magdalena Medio. Lo que la hace receptora de un sinnúmero de conflictos sociales, políticos y económicos a los que debe hacerles frente, para evitar que su consolidación desestabilice en mayor proporción las comunidades y amenace en esta forma nuestras estructuras sociopolíticas y económicas. Barrancabermeja ha venido soportando con estoicismo esta situación, entregando todo de sí, obteniendo resultados que podrían ser mejores si la clase política y el Gobierno Nacional entendieran el papel importante que juega, en el futuro del país y de nuestras instituciones; esta zona cuya riqueza es incuestionable lo mismo que la escasez de recursos con que cuenta para atender la demanda de servicios públicos, de salud, educación y vivienda, sólo a través de una legislación especial se podrían dar las herramientas indispensables para acometer con éxito este reto lo que es viable por ser una zona inmensamente rica pero muy desproporcionada la distribución de esos recursos.

Ante la imposibilidad constitucional de legislar en forma particular se hace necesario tramitar este proyecto de acto legislativo con el cual se busca dar la facultad al legislador de propiciar las herramientas

indispensables al Distrito Especial que se crea desde el punto de vista fiscal y administrativo para que pueda en forma autónoma enfrentar con éxito los retos del presente, agravados con un pasado de abandono y olvido total y construir así un futuro menos azaroso.

El proyecto presentado por el honorable Representante Alberto Murcia Severiche viene a darle un marco legal a las medidas que indispensablemente deban tomarse para buscar soluciones de fondo a la convulsión situación que vive esta región del país. La inestabilidad social, la violencia en sus diferentes manifestaciones, la situación de miseria y abandono de vastos sectores de la población son el resultado de una cadena de frustraciones causadas a lo largo del tiempo cuando han venido contemplando la salida de sus riquezas para contribuir al bienestar de otros municipios, departamentos y la Nación en general mientras su propio territorio carece de elementales servicios públicos y cuya demanda crece desahoradamente como crece la inmensa migración ya no solo en busca de trabajo sino como asilados expulsados de sus campos ante las amenazas a sus vidas en esta irracional violencia que vive la zona del valle medio del río Magdalena.

Por todas estas consideraciones y otras muchas que podrían hacerse, veo la necesidad urgente de crear para Barrancabermeja un régimen especial político, administrativo y fiscal. En consecuencia con todo respeto me permito proponer:

Dése primer debate al Proyecto de acto legislativo número 118 de la Cámara y 24 del Senado, "por medio del cual se erige a Barrancabermeja como Distrito Especial Petrolero".

Vuestra Comisión,

Mario Olarte Peraltá

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 186 de 1988 Cámara, Senado 157 de 1988, "por la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los ciento ochenta (180) años de la fundación de la ciudad de Sogamoso, en el Departamento de Boyacá, como villa republicana y se dictan otras disposiciones".

Honorables Senadores:

Por iniciativa del señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Luis Fernando Alarcón Mantilla y de la honorable Representante María Izquierdo de Rodríguez, fue presentado el proyecto de ley de honores a la ciudad de Sogamoso, importante localidad del oriente del país, con motivo de cumplir tan destacado centro industrial importantes efemérides al haber llegado a los 180 años de existencia como Villa Republicana, gracias a la gestión del prócer granadino don Emigdio Benítez Plata, maestro del General Francisco de Paula Santander, ante el Primer Congreso Nacional de la Nueva Granada.

Sogamoso, está situada en el fértil valle que lleva su nombre y lo riega el río Chicamocha que más adelante de su recorrido conforma el cañón más bello de Suramérica, después del río Colorado en Estados Unidos de Norteamérica, ya en tierras santandereanas. Sus extensas latitudes están dedicadas a la agricultura y a la ganadería y en sus alrededores se encuentran situados dos de los principales complejos industriales de Colombia, la Siderúrgica de Paz de Río y la fábrica de Cementos Boyacá.

En un recodo de su territorio se levantó el más fastuoso templo de los Muiscas, consagrado a la adoración del Sol, templo recamado por las más bellas y ricas orfebrerías chibchas, que fueron saqueadas y su templo incendiado por los soldados de Hernán Pérez de Quesada, hermano del fundador de la ciudad de Bogotá, don Gonzalo.

Como puerta de entrada a los Llanos Orientales, por el sector de la Intendencia del Casanare, es puerto ganadero y hoy cruce obligado del petróleo llanero, que es transportado por la carretera del Cusiana hacia la refinería de Barrancabermeja. Es pues un polo de desarrollo económico importante del país y especialmente de la región oriental de la Patria.

Culturalmente Sogamoso ha sido lugar de nacimiento de nobles patriotas y distinguidos literatos y científicos. Es la cuna del capitán comunero Juan Lorenzo Alcántuz, compañero de José Antonio Galán, en las primeras luchas de emancipación de la península española. Poetas, escritores, novelistas, filósofos, científicos, militares, etc., ha producido esta bella ciudad, listado por ser tan extenso me abstengo de enumerar, pues en su exposición de motivos los autores del proyecto de ley lo han hecho con lujo de detalles.

Por considerar justas y primordiales las obras que se ordenan en el articulado para el desarrollo de tan importante centro industrial y ganadero en el proyecto de ley de honores, solicito a mis distinguidos colegas muy respetuosamente:

"Dése primer debate al Proyecto de ley número 186 Cámara y 157 Senado de 1988, por la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los ciento ochenta (180) años de la fundación de la ciudad de Sogamoso, en el Departamento de Boyacá, como Villa Republicana, y se dictan otras disposiciones".

Vuestra Comisión,

Oscar Luis Lakah

PONENTIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 16 Senado de 1988, "por la cual se elimina la discriminación en contra del Sindicato de Industria".

Honorables Senadores:

El presente proyecto de ley denominado "por la cual se elimina la discriminación del Sindicato de Industria", presentado a la consideración del Congreso por los honorables Senadores Ernesto Samper Pizano, Zamir Silva y Aurelio Iragorri Hormaza, entre otros; viene a llenar un vacío y hacer justicia dentro de la legislación colombiana, en razón de que si bien, la definición de Sindicato de Industria se encontraba ya plasmada en el literal b) del artículo 356 del Código Sustantivo del Trabajo, se le desconocía, por decirlo así, su verdadero significado y consecuencias.

Los autores del proyecto provocan dentro del País una nueva dimensión del Sindicato de Industria, dándole una filosofía acorde con el pensamiento obrero, del cual nosotros nos encontramos distanciados en más de un siglo. Ya, entre 1850 y 1890, surgió en el campo de las relaciones económicas un proceso de concentración de capital que tuvo a Inglaterra como su máximo exponente, con igual preponderancia en Francia, Alemania y los Estados Unidos.

El índice de crecimiento demográfico de finales del siglo XIX fue generado por el éxodo constante de la población rural hacia las ciudades en busca de trabajo, este éxodo dio origen a la conformación de las grandes concentraciones urbanas, acompañadas de un proceso semejante de concentración de capitales, donde los organismos bancarios se vincularon a las empresas industriales y viceversa. A esta gran concentración de capitales cuya tasa de ganancia declinaba, le siguió el proceso de exportación de capitales a zonas por lo general con un bajo desarrollo capitalista.

Así, como el sistema capitalista mundial asume, o adopta formas que le permitan salvar períodos de crisis generados por la variación de las condiciones de inversión, de igual forma, los obreros asalariados que vieron crecer sus filas en forma acelerada entraron a asumir nuevas formas para defender sus reivindicaciones. Los sindicatos de base, los sindicatos por oficio encontraron que no eran suficientes como mecanismo para enfrentar la nueva estructura del capital. Al proceso de monopolización formado por la concentración y centralización de las empresas pertenecientes a una misma rama industrial le siguió, la conformación de una nueva estructura de tipo sindical fundamentada sobre la base de federaciones, o sindicatos de industria.

La ampliación de las formas organizativas de las empresas donde hay una mayor especialización del trabajo y donde cada vez es mayor la contratación de trabajadores no calificados, impiden que los sindicatos por oficio adquieran la preponderancia necesaria; por ello, el movimiento obrero europeo y norteamericano en las postumerías del siglo XIX decide, adoptar los sindicatos de industria como la forma de enfrentar la concentración del capital.

Así vemos como en 1904 en Francia, el Sindicato Nacional de Correctores se adhiere a la Federación del Libro; la Federación de Cortadores de Calzado se integra a la de Cueros y Pielés; la de Pinturas y Carpinteros se integra al Sindicato de la Construcción; los Hulleros y Petroleros a la de Productos Químicos.

En los Estados Unidos, los sindicatos industriales están organizados en C.I.O. (Congreso de Organizaciones Industriales), sin duda la más poderosa de las organizaciones estadounidenses.

Como resultado de la revolución mexicana, se introdujo en América el llamado constitucionalismo social, considerado como un extraordinario avance, y el cual le mereció a la Constitución Mexicana ser considerada como una de las legislaciones más avanzadas del mundo.

La Ley Tamaulipas de junio de 1925, marca el liderazgo del País Azteca en materia de organización sindical de los trabajadores. En el artículo 167, se establece el sindicato por industria, que abarca a los trabajadores de varias profesiones u oficios que contribuyen a la preparación de un mismo producto.

Los sindicatos nacionales de industria han tenido una gran importancia e injerencia en la lucha de los trabajadores del País Azteca, por las reivindicaciones económicas y sociales, mereciendo destacarse entre ellos el de los trabajadores ferroviarios, en defensa de su sindicato y la democracia sindical, llevada a cabo mediante organizaciones de esta naturaleza.

La ley Federal del Trabajo en su capítulo VII, otra institución que ha sido modelo de las legislaciones latinoamericanas, contempla los sindicatos nacionales de industria, además de los sindicatos industriales que puedan formarse en un Estado.

Considero necesario mencionar algunos puntos sobresalientes de la legislación mexicana, en la materia que nos ocupa: Los sindicatos nacionales de industria pueden celebrar contratos colectivos con empresas de jurisdicción local, establecidas en distintas entidades federativas y hacer valer los derechos derivados de tales contratos, siempre que en cada caso se llenen los requisitos de ley.

Merece destacarse por su importancia en el tema, el contrato ley, artículo 404 del capítulo IV del título VII de la Ley Federal Mexicana del Trabajo, "es el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y varios patronos, o uno a varios sindicatos de patronos, con el objeto de establecer las condiciones según las cuales deben prestarse el trabajo en una rama determinada de la industria y declarada

obligatoria en una o varias entidades federativas, en una o varias zonas económicas que abarquen una o más de dichas entidades, o en todo el territorio nacional".

Algunos contratos ley constituyen verdaderos códigos en lo que se mejoran sensiblemente las disposiciones legislativas del País, como en el caso de las industrias azucareras y alcoholera, por ejemplo en materia de duración del trabajo, vacaciones, vivienda y jubilación.

Ha dicho el profesor de la Cueva que, es probable que en el futuro las condiciones de trabajo se regulen mediante contratos nacionales —OIT—. "La negociación colectiva en América Latina", primera edición, pág. 27. Me he detenido un poco en el caso mexicano, por considerarlo una experiencia sumamente interesante, en su ordenamiento legislativo que ha logrado cambiar la organización sindical nacional de industria y el pluralismo sindical.

Podemos enumerar otros casos de América Latina, en los cuales se le ha dado al sindicato de industria la importancia que él conlleva como instrumento de la organización de la clase obrera y la confrontación social. Venezuela ha realizado estudios serios a través del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales, entre los cuales mencionaré "La Organización Sindical por rama de industria en América Latina", con el fin de implementar los sindicatos nacionales por rama de industria, aprovechando las experiencias sindicales en otros países latinoamericanos.

Al igual que los obreros europeos hace 100 años y los mexicanos hace 60 años, hoy consideramos que con este proyecto de ley se va hacer justicia a los sindicatos de industria existentes en Colombia, y a estimular la creación de éstos.

Al hacer un análisis de la estructura sindical colombiana y de la legislación laboral existente, se ha podido constatar que el sistema de organización sindical en su gran mayoría ha ido en contravía con el proceso que ella misma ha tenido en otros países, tanto de condiciones económicas semejantes al nuestro, como en aquellas en donde el capitalismo alcanzó su fase monopólica.

En Colombia, la forma sindical tradicional ha sido el sindicato de base o el de empresas, coexistiendo la mayoría de las veces dos sindicatos de base, resultantes de la pugna entre centrales sindicales o por el paralelismo promovido por los patronos; generando, por lo tanto, una gran dispersión dentro del movimiento sindical y colocando a los propios sindicalizados como una minoría privilegiada frente a la gran masa de asalariados que no pueden acceder ni siquiera a la primitiva organización sindical de base.

La desprotección organizativa originada en la duplicidad de esfuerzos para constituir cada uno de los sindicatos de base, permite que los patronos violen sistemáticamente, sobre todo en pequeñas y medianas empresas, los más elementales derechos de los asalariados. En la actualidad, de la población asalariada laboralmente activa, sólo el 15% se encuentra sindicalizada y buena parte del 85% restante no ha participado en algún intento de sindicalización, obteniendo como fruto un importante número de despedidos.

Del articulado del Proyecto se desprende que es apenas la consecuencia lógica de la autonomía del sindicato de industria dentro del Código Sustantivo de Trabajo, sólo propongo la modificación del literal d) del artículo 2º, en razón de que el procedimiento establecido allí, no concuerda con la realidad procesal actual.

Para finalizar es necesario decir, que por varias razones el sindicato de industria está llamado a superar las caducas estructuras; en primer lugar, el hecho de que el Capitalismo de Estado abarcara más enteras de la industria y de los servicios, lo que facilita la formación de sindicatos nacionales por rama de industria con vistas a una modernización de los mecanismos de contratación colectiva y de la participación de los trabajadores en la gestión empresarial. En segundo lugar, el desarrollo industrial privado que se ha centrado sobre industrias modernas, lo que permite superar el antiguo sindicalismo de oficio. En tercer lugar, las relaciones obrero-patronales, y las relaciones de los trabajadores y los empresarios con el Estado, han adquirido un gran impulso en los últimos años, creándose así condiciones que le permite a la clase obrera actuar unida, ya sea a nivel de rama de industria o de la economía nacional en su conjunto, frente a los empresarios y al mismo Estado. En una economía nacional desarrollada, los mismos empresarios necesitan llegar a acuerdos a largo plazo con los trabajadores para lograr o asegurar los programas de producción, y el Estado, para cumplir su función reguladora de la sociedad, requiere, también, como interlocutores, tanto a fuertes sindicatos nacionales por rama de industria y centrales sindicales nacionales apoyadas en ellos, como a las organizaciones empresariales representativas de conjunto de los empresarios nacionales o extranjeros. Por lo tanto, la constitución de sindicatos nacionales por rama de industria expresa el fortalecimiento del movimiento sindical, y al mismo tiempo es un factor para garantizar el funcionamiento armónico de la economía nacional en su conjunto.

Lo anterior obliga, al sindicalismo a modernizar sus estructuras, eliminando aquellas formas organizativas que constituyen trabas para tales objetivos, en particular, el paralelismo sindical y la multiplicidad de sindicatos de empresas aisladas. Esta realidad requiere ser planteada y modificada en la forma como se está haciendo. Con la seguridad que requiere hacia el fu-

turo nuevas leyes, que se pongan a tono con el desenvolvimiento económico y laboral del País.

Por lo anterior me permito proponer, dese primer debate al Proyecto de ley "por la cual se elimina la discriminación en contra del sindicato de industria".

Bernardino Becerra Rodríguez
Senador de la República.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

El literal D), del artículo 2º del Proyecto, quedará así:

"Los controversias entre sindicatos por razón de la aplicación o interpretación del presente artículo serán decididas por la jurisdicción especial del trabajo, mediante el procedimiento establecido en el Decreto 204/57, como fundamento para proponer lo anterior, se tiene que el procedimiento ordinario laboral, tal como se encuentra concebido en la actualidad, con todas sus etapas, no satisface los requerimientos de la época moderna, que clama por decisiones rápidas y eficaces".

Ahora bien, para indicar como se aplica o se interpreta el artículo 2º del Proyecto, no es necesario el proceso ordinario, basta sólo que el sindicato lesionado en sus intereses, se dirija al Juez, indicando en qué consiste el perjuicio, o la lesión o a la controversia en sí, aportando las pruebas, y el juez dándole aplicaciones al Decreto, le basta sólo notificar y correr traslado para que conteste. La ventaja radica que en este procedimiento no hay sino una sola audiencia, mientras que en el procedimiento ordinario hay cuatro, sin contar las argüias que se puedan esgrimir para prolongar y hacer interminable el proceso.

Bernardino Becerra Rodríguez
Senador de la República.

PONENTIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de ley número 90 de 1988 (Senado), "por medio de la cual se modifica la Ley 41 de 1969".

Señor Presidente, Comisión Quinta, honorables Senadores:

Por designación que me hiciera la Presidencia de la Comisión Quinta del honorable Senado me permito rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley número 90 de 1988 cuya iniciativa es de los honorables Senadores Ernesto Samper Pizano y Daniel Mazuera Gómez.

Este importante proyecto introduce modificaciones al ejercicio de la profesión del Economista en nuestro país, atendiendo a la nueva realidad social y a los avances que se han dado en la ciencia económica.

Ciertamente, los países en vías de desarrollo son los que más responsabilidad tienen de velar por una eficiente asignación de los recursos escasos, puesto que la precariedad en sus niveles de riqueza no les permite incurrir en despilfarros o sobrecostos inherentes a la falta de una adecuada planificación en el quehacer económico.

De allí que la utilización de los recursos humanos calificados sea hoy indispensable cuando se quieren obtener niveles de eficiencia y de rentabilidad en los proyectos tanto públicos como privados. En este caso particular, el país posee un amplio recurso humano dedicado al estudio de la ciencia económica, el cual se encuentra capacitado para planear y orientar una adecuada utilización de los recursos productivos en el campo público y privado.

Tres aspectos importantes contiene esta iniciativa. En primer lugar se fortalece la labor independiente a nivel de Asesor y Consultor del Economista, hecho que corresponde al espíritu de las profesiones liberales, al tiempo que se reconocen ciertos campos de acción en los cuales los economistas, de acuerdo con su preparación, son los más idóneos atendiendo a los principios básicos de la división y la especialización del trabajo.

En segundo lugar, y acorde con el espíritu descentralista en que se encuentra avanzando el Estado colombiano, se crean Consejos Profesionales Seccionales de Economía en aquellas capitales de departamento cuyo territorio funcione alguna institución autorizada por el Gobierno para otorgar el título de Economista.

Y en tercer lugar, se introduce un capítulo de sanciones que persigue un ejercicio de esta profesión acorde con los principios éticos y morales que deben profesar quienes ejerzan las funciones de Economista en el país, y para quienes pretendan suplantar a estos profesionales o violen las normas contempladas en la ley.

Del análisis hecho al proyecto sobre cualquier otra consideración sobre su importancia ya que la exposición de motivos presentada por sus autores Senadores Samper Pizano y Mazuera Gómez, es ampliamente ilustrativa.

Sólo me permito introducir algunas modificaciones al proyecto:

El artículo 6º se precisa en cuanto a las multas cuyos montos correspondan al salario mínimo diario y se establece que dichas sanciones no se apliquen de oficio por el alcalde sino a solicitud del Consejo Nacional o Seccionales Profesionales de Economía que determinarán la cuantía de acuerdo a lo establecido en el artículo 22, para lo cual considero que no debe tenerse en cuenta la situación económica del sancionado sino la gravedad de la falta.

Adicionalmente introduzco una sanción para las entidades o personas que estando obligadas por la ley a contratar los servicios de un economista no lo hagan.

Al artículo 7º adiciono dos numerales más por considerar que ciertos estudios que requiera el Consejo Nacional de Política Aduanera y cualquier Ministerio, deban contar con la participación de al menos un economista.

En cuanto al artículo 14, funciones de los Consejos Profesionales Seccionales de Economía literal a), lo redacto de un modo general.

Con estas consideraciones me permito proponer:

Dése primer debate al proyecto de ley 90 de 1988 (Senado), "por medio de la cual se modifica la Ley 41 de 1969", con las modificaciones propuestas en pliego separado.

Del señor Presidente y honorables Senadores,

Humberto Valencia
Senador de la República.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

al proyecto de ley 90 de 1988, "por medio de la cual se modifica la Ley 41 de 1969".

- El artículo 1º Igual al original.
- El artículo 2º Igual al original.
- El artículo 3º Igual al original.
- El artículo 4º Igual al original.
- El artículo 5º Igual al original.
- El artículo 6º quedará así:

Artículo 6º El artículo 9º de la Ley 41 de 1969, quedará así:

"Artículo 9º Sin perjuicio de las demás sanciones establecidas en las leyes vigentes, la persona que realice las conductas de que trata el artículo anterior, será sancionada con multas sucesivas equivalentes al monto de diez (10) y hasta cincuenta (50) veces el salario mínimo legal diario, a favor del Tesoro Municipal del lugar donde se haya cometido la falta.

Estas multas serán impuestas por el respectivo alcalde municipal a solicitud del Consejo Nacional Profesional de Economía o los Consejos profesionales Seccionales.

También serán sancionadas mediante igual procedimiento las personas o entidades que estando obligadas a contratar los servicios profesionales de un economista lo hagan con quienes no cumplan los requisitos contemplados en la ley. En este caso el monto de las multas sucesivas irán desde cincuenta (50) hasta cien (100) veces el salario mínimo legal diario".

El artículo 7º quedará así:

Artículo 7º El artículo 11 de la Ley 41 de 1969, quedará así:

"Artículo 11. Para la toma de posesión de un empleo oficial o cargo en el sector privado cuyo desempeño requiera la calidad de profesional de la Economía, se exigirá la presentación de la matrícula profesional, de lo cual se dejará constancia en el acta de posesión.

Se requiere igualmente la participación de un economista, con matrícula profesional, en los siguientes actos:

1. En la elaboración de estudio de factibilidad económica y social de los sectores públicos y privados.
2. En la elaboración de estudios con miras a la aprobación de inversiones de capital extranjero en el país, por parte del Departamento Nacional de Planeación.
3. En la elaboración de los planes de desarrollo, económico y social a nivel nacional, regional, departamental, municipal, distrital y sectorial.
4. Para certificar la viabilidad económica y social en la elaboración y evaluación de proyectos de inversión de los sectores públicos y privados.
5. En la elaboración de estudios con miras a la asignación de precios, tasas, tarifas, incentivos o subsidios.
6. En la presentación de solicitudes de créditos de fomento otorgados por el Banco de la República a través de los Fondos Financieros que él administra por medio de las instituciones de crédito del sistema financiero o de Proexpo o de los créditos de fomento que otorguen las entidades públicas a través de las entidades públicas a través de las instituciones del sistema financiero del país para financiar proyectos de inversión.
7. En la presentación de solicitudes para utilizar los sistemas especiales de importación - exportación y de intercambio comercial que deban presentarse para su aprobación ante Incomex, Proexpo, Dirección General de Aduanas o cualquier otro organismo autorizado para aprobar sistemas especiales de importación - exportación.
8. En la elaboración de estudios y proyectos respecto de valores comerciales, gravámenes arancelarios y tarifas varias de importación ante el Consejo Nacional de Política Aduanera.
9. En la elaboración de contratos de regalías y asistencia técnica que requieran la aprobación de cualquier Ministerio.

Parágrafo 1º Sin la firma de un Economista debidamente escrito, estos estudios y solicitudes no podrán ser utilizados válidamente por las entidades o instituciones que les requieran.

Parágrafo 2º Las firmas y organizaciones profesionales cuyas actividades comprendan alguna o algunas de las que conforme a la ley correspondan al ejercicio de la profesión de Economista, deberán contar para el efecto con un Economista legalmente autorizado y bajo cuya responsabilidad y firma se desarrollarán aquellas actividades".

- El artículo 8º Igual al original.
- El artículo 9º Igual al original.
- El artículo 10. Igual al original.
- El artículo 11. Igual al original.
- El artículo 12. Igual al original, y
- El artículo 13. Igual al original.
- El artículo 14, quedará así:

Artículo 14. Son funciones de los Consejos Profesionales Seccionales de Economía, los siguientes:

- a) Velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos que regulen la profesión de Economista.
- b) Denunciar ante las autoridades competentes las violaciones comprobadas de las disposiciones que reglamenten el ejercicio de la Economía, y solicitar de aquéllas la imposición de las sanciones correspondientes e informar sobre el particular al Consejo Nacional Profesional de Economía.
- c) Elaborar y mantener actualizado un registro de Economistas matriculados y reportarlo al Consejo Nacional Profesional de Economía.

- El artículo 15. Igual al original.
- El artículo 16. Igual al original.
- El artículo 17. Igual al original.
- El artículo 18. Igual al original.
- El artículo 19. Igual al original.
- El artículo 20. Igual al original, y
- El artículo 21. Igual al original.
- El artículo 22, quedará así:

Artículo 22. La cuantía de la multa dentro de los límites a que se refiere el artículo 9º de la Ley 41 de 1969, será fijada por el Consejo Profesional Seccional respectivo, teniendo en cuenta la gravedad de la falta.

- El artículo 23. Igual al original.
- El artículo 24. Igual al original.
- El artículo 25. Igual al original, y
- El artículo 26. Igual al original.

Humberto Valencia
Senador de la República.

Bogotá, D. E., 22 de noviembre de 1988.

Recibí ponencia para primer debate al proyecto de ley número 90 de 1988 (Senado), "por medio de la cual se modifica la Ley 41 de 1969". Con su pliego de modificaciones.

El Secretario Comisión Quinta,

Rodrigo Perdomo Tovar.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de ley número 112 (Cámara) y 234 (Senado) de 1987, "por medio de la cual se crea el Fondo de Fomento y Desarrollo del Deporte Municipal".

Honorables Senadores:

Me corresponde rendir ponencia al proyecto de ley número 112 (Cámara) y 234 (Senado) de 1987, "por medio de la cual se crea el Fondo de Fomento y Desarrollo del Deporte Municipal", proyecto que ya recibió los correspondientes debates en la Cámara de Representantes, en donde inició su trámite por iniciativa del Parlamentario Mario Uribe Escobar.

La propuesta parlamentaria indudablemente es del mayor contenido social, por cuanto a través de él se pretende fortalecer la actividad deportiva tan indispensable para el desarrollo de toda comunidad, ya que es evidente que la capacidad competitiva de un país indica a las claras el estado de civilización y de progreso del mismo.

Como es bien sabido, mediante la Ley 49 de 1983 y su Decreto reglamentario número 839 de 1984, fueron organizadas las "Juntas Municipales de Deportes" a las cuales se les otorgó personería jurídica, patrimonio propio y una relativa autonomía para que bajo la orientación de Coldeportes y de las Juntas Administradoras Seccionales, sean dichos organismos los encargados de orientar, programar, fomentar y prospectar todo lo relacionado con la actividad deportiva, con la administración de los escenarios deportivos y en fin, con todo lo que tenga que ver con estas disciplinas.

Conforme al artículo 17 de la aludida ley, el Consejo Directivo de las Juntas Municipales de Deportes está conformado por el Alcalde Municipal, quien la preside; por un representante del honorable Concejo Municipal; por un representante del Director de la Junta Seccional de Deportes; por un representante de los comités deportivos y por un representante de las entidades deportivas de los corregimientos, inspecciones y veredas, con lo cual quedan integrados a dicho organismo los diferentes estamentos ciudadanos que tengan que ver con la actividad deportiva mediante el proyecto en estudio, se crea un nuevo ente del orden municipal que se denominaría, "Fondo de Fomento y Desarrollo del Deporte", al cual se destina-

rían todas las sumas o porcentajes que los Alcaldes asignen dentro del presupuesto municipal, decisiones que estén contenidas en los artículos 1º y 2º de la iniciativa.

El artículo 4º consagra la forma como se invertirán los dineros del Fondo y se establece una participación justa y equitativa entre la población urbana y la del área rural, pues es indudable que con los nuevos ordenamientos sobre descentralización administrativa, debe por todos los medios buscarse el desarrollo integral del Municipio, más aún, cuando la dotación, construcción, adecuación, reparación y mantenimiento de los escenarios deportivos fue una de las nuevas cargas asignadas a los Municipios por mandato de la Ley 12 de 1986 y el Decreto número 077 de 1987.

Así pues, aparece muy claro la bondad del proyecto sometido a consideración del Congreso de Colombia, pues sus propósitos y prospectación futurista resultan loables desde todo punto de vista, más hoy, cuando nuestros más recientes fracasos competitivos a nivel internacional nos imponen la tarea de promover el desarrollo deportivo en todos los rincones del país, empezando por la escuela rural, con la pretensión sana y justa de que esos escenarios deportivos se conviertan en la cantera más prolífica de nuestra representación en tan importantes menesteres, tal como ha venido sucediendo con algunas actividades, especialmente con el ciclismo, que nutre sus huestes con deportistas de extracción eminentemente popular y rural.

Empero, ha considerado el ponente y para ello ha aceptado como justas las insinuaciones que al respecto formuló el Instituto Colombiano de la Juventud y el Deporte, Coldeportes, en el sentido de que los dineros que se destinen para el fondo que se crea con esta ley deben ser administrados y ejecutados por la correspondiente Junta Municipal de Deportes, pues lo contrario además de crear un paralelismo inconveniente entre la Junta ya existente y este nuevo fondo sería dar paso abierto a la creación de una frondosa burocracia municipal que bien podría en un momento dado acabar con el altruismo que inspiró la iniciativa objeto de estudio.

Así las cosas, con el mayor de los comedimientos me permito proponer lo siguiente:

Dése primer debate al proyecto de ley número 112 (Cámara) y 234 (Senado) de 1987, "por medio de la cual se crea el Fondo de Fomento y Desarrollo del Deporte Municipal", con la modificación que en pliego separado acompaño.

Honorables Senadores,

Héctor Julio Becerra Ruiz
Senador ponente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

al proyecto de ley número 112 (Cámara) y 234 (Senado) de 1987, "por medio de la cual se crea el Fondo de Fomento y Desarrollo Municipal".

- Artículo 1º Original del proyecto.
- Artículo 2º Original del proyecto.
- Artículo 3º Original del proyecto.
- Artículo 4º Original del proyecto.
- Artículo 5º Original del proyecto.

Artículo 6º Los dineros que los municipios apropien dentro de sus presupuestos con destino al fondo que se crea mediante la presente ley, serán administrados por la correspondiente Junta Municipal de Deportes.

Parágrafo. Director Ejecutivo o quien hiciere sus veces y el Tesorero de la Junta Municipal de Deportes, para el manejo y administración de los dineros de que trata esta ley, presentarán las fianzas y demás exigencias de tipo fiscal que rijan en el respectivo municipio.

Artículo 7º Esta ley rige a partir de su promulgación.

Honorables Senadores, con todo respeto,

Héctor Julio Becerra Ruiz
Senador ponente.

Bogotá, D. E., 23 de noviembre de 1988.

Recibí ponencia para primer debate al proyecto de ley número 112 (Cámara) y 234 (Senado) de 1987, "por medio de la cual se crea el Fondo de Fomento y Desarrollo del Deporte Municipal". Con su pliego de modificaciones.

El Secretario Comisión Quinta,

Rodrigo Perdomo Tovar.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de ley número 38, Senado de 1988, "por la cual se adiciona el artículo 75 de la Ley 2ª de 1976".

Honorables Senadores:

Por designación de la Presidencia de esta Comisión, me ha correspondido rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia, del cual es autor el honorable Senador Hugo Escobar Sierra.

La Ley 2ª de 1967 adicionó el llamado impuesto de espectáculos con un sobre costo del 10% en el precio de las boletas de acuerdo con los sitios en donde ellos

se realizan, cobrando en el país y por espacio de cuatro (4) meses, como medio de financiación de la reconstrucción de las zonas devastadas por el incendio de Quibdó.

La Ley 30 de 1971 hace permanente la anterior adición y destina ese producido al Instituto Colombiano de la Juventud y el Deporte (Coldeportes) y a sus entes seccionales.

La Ley 2ª de 1976 establece exenciones de ese impuesto a los espectáculos culturales, que venían siendo desestimulados por la acción del mismo.

En la clasificación del tipo de espectáculos culturales que sería objeto de exenciones, la Ley 2ª de 1976 dejó por fuera de los Museos de Historia Natural y centros científicos que se dedican a la investigación, conservación y protección de la fauna colombiana y a la enseñanza de las ciencias naturales y en cambio, exoneró de este impuesto a los espectáculos artísticos de carácter comercial que se presentan en el país de artistas nacionales e internacionales que cobran elevadas sumas, incluso en dólares, por sus presentaciones y las arcas municipales no se ven beneficiadas por esta discriminación injusta. Incluir en esas exenciones a los museos de historia y científicos es el objeto del presente proyecto de ley.

Al estudiar los antecedentes del impuesto sobre los espectáculos públicos, he encontrado que sobre ellos recaen dos tipos de impuestos, a saber:

1º La Ley 12 de 1932 creó el impuesto a los espectáculos públicos como una renta nacional. A través de la Ley 33 de 1968, se le cedió a los municipios con el objeto de fortalecer sus fiscos. Pero a pesar de ser en la actualidad un impuesto municipal, es la nación la que lo viene secundando, controlando, administrando y otorgando las exenciones legales, creándose una gran anarquía en su manejo y haciéndose significativa su recaudo.

2º La ley 30 de 1971 hace permanente el incremento adicional del 10% que la Ley 1ª de 1967 había establecido en forma transitoria, para contribuir a la reconstrucción de Quibdó y se los destina a Coldeportes y sus despachos seccionales, para financiar la construcción de los escenarios deportivos.

La existencia de estos impuestos sobre un mismo hecho ha generado mucha confusión y dificultad en su recaudo y administración y ha hecho insignificante el valor recaudado por dicho concepto, que según información de la Administración de Impuestos Nacionales, asciende en toda la nación a \$ 950.000.000 aproximadamente, al año, siendo la mayor fuente de recaudo los espectáculos de las llamadas ferias como las de Cali y Manizales.

Por lo anterior, el proyecto de ley motivo de estudio no sólo es conveniente por llenar un vacío existente en relación con los museos históricos y científicos; cuyo recaudo no afecta en nada las arcas de Coldeportes, pero sí desestimula el estudio, la investigación y la existencia de los mismos; sino porque nos permite establecer una legislación única y coherente, que facilite su administración y recaudo por parte de los municipios y la concesión de las exenciones de rigor. Por ello, me permito proponer a la Comisión Tercera una nueva redacción al artículo primero para hacerla más clara y precisa y adicionarlo con unos nuevos artículos, que me permito proponer en el pliego de modificaciones adjunto y que fueron sugeridos por la Dirección de Impuestos Nacionales.

Los artículos nuevos buscan:

El artículo 2º determina con precisión la calificación de las entidades que pueden ser acreedoras de la exención establecida, para evitar contradicciones y exoneraciones a entidades que lo merezcan.

El artículo 3º determina también con precisión, quién es el encargado de recaudar y administrar el impuesto de espectáculos públicos, terminando con la dualidad existente que uno lo cobra la Administración de Impuestos y otro Coldeportes.

El artículo 4º determina qué tipo de prestaciones están exentas del impuesto de espectáculos públicos y los requisitos para obtenerlos.

El artículo 5º fija la entidad encargada de conceder la exoneración del impuesto de espectáculos públicos y su procedimiento para hacerlo.

El artículo 6º deroga las disposiciones contrarias a lo expresado en la presente ley.

También debe modificarse el título original del proyecto.

Con éste análisis, propongo a los honorable Senadores de la Comisión Tercera:

Dése primer debate al proyecto de ley número 38, Senado, de 1988, "por medio de la cual se adiciona el artículo 75 de la Ley 2ª de 1976, y se dictan otras disposiciones". Con el pliego de modificaciones adjunto, disposiciones". Con el pliego de modificaciones adjunto.

De vuestra consideración,

Silvio Ceballos Restrepo
Senador ponente.

Bogotá, noviembre 9 de 1988.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Bogotá, D. E., noviembre nuevo (9) de mil novecientos ochenta y ocho 1988.

En la fecha fue recibida en esta Secretaría la ponencia para primer debate al proyecto de ley número 38 Senado de 1988, "por la cual se adiciona el artículo

75 de la Ley 2ª de 1976", con pliego de modificaciones adjunto a la presente ponencia.

El Secretario General de la Comisión Tercera Senado, Asuntos Económicos,

Estanislao Rozo Niño.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º Adiciónase al artículo 75 de la Ley 2ª de 1976, el siguiente literal: g) las boletas de entrada a los Museos de Historia Natural o centros científicos, previamente calificados como tales por el Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 2º La calificación a que se refiere el artículo anterior se otorgará cuando tales organismos o entidades se dediquen a la investigación, conservación o protección de la fauna y flora nacionales o a la enseñanza de las ciencias naturales.

Artículo 3º El impuesto del 10% sobre el valor de la boleta de entrada a los espectáculos públicos creado por el artículo 7º numeral 1º de la Ley 12 de 1932 y cedido a los municipios mediante el artículo 3º literal a) de la Ley 33 de 1968, será recaudado, controlado y administrado por las Secretarías de Hacienda Municipales o por quien haga sus veces.

Artículo 4º Estarán exentas del impuesto de espectáculos públicos las presentaciones, los siguientes:

- Compañías o conjuntos de ballet clásico moderno o contemporáneo;
- Compañías de conjuntos de ópera, opereta o zarzuela;
- Compañías o conjuntos de teatro en sus diversas manifestaciones;
- Orquestas o conjuntos musicales de carácter clásico;
- Grupos corales de música clásica.
- Solistas e instrumentistas de música clásica.

Para solicitar la exención deberá acompañar la certificación de la oficina o instituto municipal de cultura o quien haga sus veces.

Esta oficina, previo estudio de la documentación que para acreditar su calidad presentan las diferentes agrupaciones o solistas, certificará que dicho espectáculo se encuentra comprendido en la taxativa enumeración del artículo 3º de la presente ley.

Artículo 5º El reconocimiento de las exenciones será decretado por la Secretaría de Hacienda Municipal o de quien haga sus veces, dicha oficina reglamentará los procedimientos y establecerá los términos para decretar la exención, que en cualquier caso no podrá exceder de treinta (30) días hábiles a partir de la presentación de la solicitud de la exención.

Artículo 6º Quedan derogados el artículo 3º de la Ley 60 de 1944, el Decreto 606 de 1945, el artículo 9º del Decreto 057 de 1969 y las demás disposiciones que sean contrarias a esta ley.

Artículo 7º Esta ley rige desde su sanción.

Silvio Ceballos Restrepo
Senador ponente.

Bogotá, D. E., noviembre 9 de 1988.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., noviembre 9 de 1988.

En la fecha fue recibido en esta Secretaría el pliego de modificaciones adjunto a la ponencia para primer debate del proyecto de ley número 38 Senado de 1988, "por la cual se adiciona el artículo 75 de la Ley 2ª de 1976".

El Secretario General, Comisión Tercera Senado, Asuntos Económicos,

Estanislao Rozo Niño.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de ley número 50 Senado de 1988, "por medio de la cual se modifica la estructura del Ministerio de Relaciones Exteriores y se dictan otras disposiciones".

Honorables Senadores:

Me corresponde rendir ponencia al proyecto en mención que fuere presentado al estudio del Congreso Nacional por el señor Ministro de Relaciones Exteriores Coronel Julio Londoño Paredes, y que fue repartido a la Comisión Segunda del honorable Senado el 23 de agosto de 1988.

Del estudio del proyecto es considerable destacar, la trascendencia y utilidad que representa para el país. El tener dentro de sus instituciones un Ministerio que incluya en su planta interna funcionarios capacitados y competentes en todos los aspectos.

De otro lado, se observa un apreciable interés hacia la modernización eficiente y funcional de cada una de sus dependencias, en concordancia con una política internacional real y dinámica que responda a los múltiples requerimientos de un mundo en constante evolución.

Se pretende así mismo y con acierto la profesionalización y especialización de los funcionarios de la Cancillería, a fin de lograr argumentos y acciones positivas respecto de temas de trascendencia dentro del contexto de las relaciones internacionales.

De las atribuciones y estructuras del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La presentación de las atribuciones del Ministerio está acorde con los lineamientos enmarcados dentro de la Constitución, y su estructura expone variantes ajustadas con el objetivo del proyecto y que se hallan traducidas en la modernización de todas sus dependencias.

Es apreciable el significado que se le otorga a la Oficina Jurídica, estableciéndose una especialización en sus respectivas materias. Con un carácter constitutivo se hace sustancial la creación de la Academia Diplomática y su división en secciones. En la Subsecretaría de Política Exterior se proyecta una seccionalización geográfica originada en diversar áreas y fundamentada en la importancia que para nuestro país tiene cada región.

En el ámbito de la Subsecretaría de Organismos y Conferencias Internacionales, se está instituyendo la Sección de Derechos Humanos y Asuntos Especiales.

Es evidente, en cierto sentido, la fusión de las Divisiones Consular y Visas, en la denominada Subsecretaría de Asuntos Consulares y Migración, la cual aspira a dar una coordinación a sus diversas materias, e igualmente incluir como nuevos temas el trámite de exhortos y cartas rogatorias, comisiones éstas ordenadas por los Jueces de la República.

Destacable y vital la nueva Subsecretaría de Soberanía Territorial, la cual por sus contenidos y efectos hace imprescindible el poseer profesionales especializados con conocimiento y dominio de este esquema específico.

En otro orden, se eleva a la categoría de División la hoy la llamada Jefatura de Personal, con la finalidad de un ejercicio de funciones más eficaz y coherente en relación con los cargos y funcionarios, tanto en la planta interna como en el Servicio Exterior.

De la naturaleza de los cargos.

Haciendo referencia a la naturaleza de los cargos es evidente la profesionalización de éstos.

Considero que es útil plantear algunas modificaciones referidas a la variación de la libertad para el Gobierno de proveer algunos cargos, evitando que el Ministerio se convierta en un ghetto que impida a especialistas entrar a formar parte de él.

De las funciones de los despachos y demás dependencias.

Este tema se encuentra bien detallado y clasificado en el entorno del proyecto, excepto algunas breves anotaciones citadas a continuación respecto a las atribuciones del Ministro.

Se conciben una serie de parámetros que fijan a cada uno de los funcionarios la responsabilidad de presentar adecuadamente su labor asignada.

En lo referente al artículo 10., parágrafo 2º del presente proyecto, considero que debe ser suprimido, pues iría contra los preceptos de la Constitución Nacional.

Como función privativa del Ministro, propongo que cuando las circunstancias así lo aconsejen, éste asuma directamente la calificación de un funcionario de carrera diplomática y consular.

Por lo demás, la enumeración de atribuciones contenidas en el proyecto, logra una objetividad clara porque hace relación precisa de las funciones y quiénes deberán cumplirlas; a la vez que otorga facultades al Ministro; Viceministro y Secretario General para asignar a funcionarios labores, en el caso de que éstas no estén contempladas dentro de la competencia del Ministerio.

De las comisiones.

Tanto las comisiones como las funciones a ellas asignadas están de acuerdo con la reforma general planteada, es necesario dotar de independencia y autonomía a los integrantes de las comisiones de personal de la Carrera Diplomática y Consular y a los de la de Personal del Ministerio de Relaciones Exteriores, con el objeto que los asuntos que allí se ventilen estén rodeados de garantías e imparcialidad en su análisis y estudio.

Disposiciones finales.

El último artículo deberá ser complementado con un mandato expreso dirigido a obtener la derogatoria de aquellas disposiciones contenidas en otros estatutos y que puedan ser contrarias al presente proyecto.

Por las anteriores consideraciones, me permito proponer a los miembros de la Comisión Segunda, apruébese en primer debate y el pliego de modificaciones adjunto del proyecto de ley número 50 de 1988 Senado.

"Por medio de la cual se modifica la estructura del Ministerio de Relaciones Exteriores y se dictan otras disposiciones".

Diego Uribe Vargas,
Senador ponente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 5º, quedará así:

Los cargos de Director General de Protocolo, así como los Subsecretarios de Asuntos Administrativos, y de Asuntos Culturales y Divulgación, serán provistos con personal inscrito en el escalafón de la Carrera Diplomática y Consular de la categoría de Embajador, o reunir los requisitos exigidos por el estatuto correspondiente para el ascenso a tal categoría, si no hubiere personal que reúna tales características, el gobierno podrá proveerlos provisionalmente con personas que sin pertenecer a la Carrera Diplomática y Consular posean los otros requisitos.

Artículo 6º, quedará así:

Los cargos de Subsecretario de Política Exterior, Organismos y Conferencias Internacionales, Asuntos Económicos, Asuntos Administrativos, de la Academia Diplomática, Jefe de la División de Personal, Jefe de la Oficina Jurídica, Director del Fondo Rotatorio y de la Oficina de Planeación, serán de libre nombramiento y remoción del gobierno, teniendo en cuenta su real competencia y especialización para el buen desempeño de sus funciones.

Artículo 8º, quedará así:

Los funcionarios que pertenezcan a la Carrera Administrativa, que fueren promovidos a cargos en el exterior, no dejarán de pertenecer a ella, ni perderán derecho alguno por tal designación, siempre y cuando su permanencia no sea mayor a cuatro (4) años.

Parágrafo 1º El funcionario de Carrera Administrativa que regrese del Servicio Exterior, deberá ser nombrado en un cargo de igual categoría al que tenía en el momento de su promoción al exterior.

Parágrafo 2º En todo caso, el funcionario de Carrera Administrativa que haya sido promovido a un cargo en el exterior, deberá solicitar por escrito con un mínimo de seis (6) meses de anticipación su traslado a la planta interna.

Artículo 9º, quedará así:

La Oficina de Planeación estará integrada por seis (6) funcionarios, que serán de libre nombramiento y remoción por parte del Gobierno. Dichos cargos tendrán una equivalencia en planta interna a Embajador o a Ministro Plenipotenciario.

De las funciones de los Despachos y demás dependencias.

Artículo 20.

Atribuciones de la Academia Diplomática.

El numeral d, quedará así:

Preparar y actualizar periódicamente los programas de estudio de la Academia, tanto de los cargos regulares para los funcionarios en período de prueba o adiestramiento.

Artículo 108, quedará así:

De la Comisión de Personal de la Carrera Diplomática y Consular. La Comisión de Personal de la Carrera Diplomática y Consular, estará integrada por el Secretario General, quien la presidirá, por el Subsecretario de la Academia Diplomática, por el Jefe de la Oficina Jurídica, por el Subsecretario de Política Exterior, por un delegado del Ministro que será de libre nombramiento y remoción por parte del gobierno, por el Jefe de la División de Personal y por un representante de los funcionarios de carrera. El Jefe de Personal del Ministerio actuará como Secretario de la Comisión y redactará las actas correspondientes, las cuales tendrán carácter reservado.

Parágrafo. Esta Comisión se reunirá por lo menos una vez al mes o por convocatoria del Secretario General.

Artículo 109, quedará así:

De la Comisión de Personal del Ministerio de Relaciones Exteriores. La Comisión de Personal del Ministerio de Relaciones Exteriores estará integrada por el Subsecretario de Asuntos Administrativos, quien la presidirá; por el Jefe de la Oficina Jurídica, por el Subsecretario de Asuntos Consulares y Migración, por el Jefe de Personal y por un representante de los funcionarios pertenecientes a la Carrera Administrativa. El Jefe de la División de Personal actuará como Secretario de la misma y redactará las actas correspondientes, las cuales tendrán carácter reservado.

Artículo 116, quedará así:

La presente ley deroga el Decreto extraordinario número 2017 de 1968 y las demás normas que le sean contrarias.

Diego Uribe Vargas,
Senador ponente.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 119 Senado, "por la cual se hace extensivo el derecho de asociación sindical a la Policía Nacional".

Honorables Senadores:

Por honrosa designación de la honorable Comisión Séptima del Senado de la República, cumplo en esta oportunidad, con el encargo de rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley antes referenciado y que se fundamenta, en el hecho de que la Policía Nacional como cuerpo civil debe tener los mismos derechos sindicales que todos los otros cuerpos civiles de la Nación.

El presente informe lo rindo a la distinguida consideración de los honorables Senadores, en los siguientes términos:

Generalidades.

El honorable Senador Ricardo Villa Salcedo en su exposición de motivos y para lograr su objetivo esbosa una serie de criterios que si bien son respetables no por eso dejan de ser controvertibles al efectuar una evaluación sobre la institución, en la cual se pretende poner en práctica.

Es ampliamente conocido y debatido que toda norma tiene sus excepciones como sería concretamente el caso que nos ocupa; la Policía Nacional de Colombia. Por las características propias de los servicios públicos, su modalidad de servicio específico y legislación especial, necesariamente la colocan al margen del tratamiento legal que reciben otras entidades, incluso también de servicio público, aspectos que a través de todo su proceso histórico ha considerado el mismo legislador al otorgarle un régimen especial, dentro del cual necesariamente está incurso aún su mismo aspecto laboral.

Precisamente por ser protectora de los mismos intereses sociales como lo mencionara el ponente, es lo que necesariamente la hace en su régimen en cierto sentido diferente a las demás instituciones y a la vez para alejarla de la contaminación que implicaría en algunos casos ser "juez y parte" al dirimir los conflictos sociales que pudieran derivarse del mismo cumplimiento de su deber.

Ahora bien, cuando se hace alusión a una hipotética sindicalización a nivel del personal de agentes y suboficiales solamente, no deja de considerarse una extraña posición si se analiza que la institución también está integrada por oficiales y personal no uniformado y es lo que verdaderamente ha garantizado su identidad y verdadera institucionalización, el haber logrado una integración lo suficientemente monolítica como producto de su organización y jerarquización parte fundamental de su existencia y consecuentemente de su servicio.

No dejaría de ser peligroso el pretender desvertebrar una institución como la Policía Nacional creando y formulando una encisión entre sus cuadros de mando y personal subalterno, dando origen en cierto sentido a la formación de "grupos de presión" que en nada favorecerían a su organización. La experiencia ha demostrado fehacientemente que el escalón superior permanentemente hace el esfuerzo necesario ante el Gobierno para lograr conquistas de diverso orden especialmente en beneficio del personal subalterno.

Es conveniente recordar algunos aspectos de carácter general que en cierto sentido contribuirán a enriquecer la concepción de lo que significa la Policía Nacional de Colombia como institución fundamental en el proceso histórico democrático de nuestro país, las características de su servicio siendo necesario mantenerla dentro de su régimen actual y alejarla de todos los riesgos que por sus implicaciones en su discurrir organizacional y sus consecuencias de índole político-económico, social, institucional y legal, traería consigo una sindicalización de sus mandos medios y agentes.

Reseña histórica de la Policía Nacional.

La Policía Nacional de Colombia, como la de todos los países del mundo, se origina en la misma organización social de las comunidades y su evolución en cierto sentido ha sido paralela al avance de la misma sociedad, con un prestigio que se ha ido consolidando como producto de su misma profesionalización.

La Ley 23 del año de 1890 concedió facultades al Poder Ejecutivo para organizar su Cuerpo de Policía Nacional, norma de trascendental importancia en el proceso histórico de la Policía Nacional. Para estructurarla, se autorizó por la misma disposición la contratación de técnicos extranjeros y componentes.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto número 1000 del 5 de noviembre de 1891, Juan María Marcelino Gilibert, prefecto de la Policía de París se encargó de la organización y dirección de los servicios de orden y seguridad, encomendados a la Policía y desempeño el cargo de Director de la Institución, durante 10 años en los que se sentaron bases, lo suficientemente sólidas sobre aspectos de administración, disciplina y operatividad y se elaboraron los primeros reglamentos de la institución.

El entusiasmo y la dedicación puesta por su fundador se cristalizó en una adecuada reglamentación de policía, acorde con la época. Se determinaron las funciones profesionales de sus integrantes, la tecnificación de sus servicios y la preparación adecuada de su personal para el cumplimiento de la misión asignada.

Lo anterior constituye clara demostración del nacimiento de una institución fundada en bases lo suficientemente sólidas que le han permitido, en su ya cercanos 100 años de existencia, cumplir con eficacia las tareas que la Constitución y las leyes le han asignado desde los mismos albores de la vida republicana.

En los primeros años del siglo XX la institución afrontó una serie de situaciones especiales, como producto directo de la situación política del país, sin obtener avances significativos, hasta el año de 1911 en que fue nombrado como Director General de la Policía Nacional el doctor Gabriel González, quien habiendo efectuado estudios de alta policía en los Estados Unidos de Norteamérica, organizó la parte técnica, creó un gabinete para agentes con la finalidad de mejorar el desempeño profesional de sus integrantes.

La Ley 41 del 4 de noviembre de 1915, tiene una importancia fundamental dentro de la reseña histórica de la institución. En su artículo 1º establece taxativamente, el objeto fundamental de la Policía: "La conservación de la tranquilidad pública, la protección de las personas y la prestación del auxilio que reclaman la ejecución de las leyes y las decisiones del Poder Judicial. Este criterio se ha venido manteniendo con ligeras modificaciones más de orden semántico que de contenido y adicionándole otra serie de misiones como producto directo de los avances en materia social y las necesidades propias de la misma seguridad pública. Lo importante del contenido de la precitada norma es analizar ajena a las tendencias políticas imperantes o a la protección de intereses extraños a su propia naturaleza.

La Ley 72 del 3 de diciembre de 1930 reafirma criterios considerados como básicos dentro del ordenamiento institucional y que en cierto sentido han contribuido como principio fundamental a la estructuración profesional de la Policía cuando dice la ley en uno de sus artículos: "La fuerza armada no es deliberante" incluida la Policía Nacional, principio que contempla la misma Constitución Nacional en su artículo 168 y sobre lo cual se efectuará un análisis más detenido en las conclusiones del presente trabajo.

Todos los gobiernos que en el presente siglo han contribuido en forma sustantiva a mejorar la Policía, haciendo aportes significativos para su progreso, contratando misiones extranjeras dentro de las cuales tuvieron especial significado, la francesa, inglesa, española, chilena y argentinas por sus aportes en el mejoramiento operativo, técnico y administrativo y representados particularmente en las innovaciones aportadas en el campo de la investigación criminal, procedimientos policiales, instrucción y perfeccionamiento de su recurso humano, creación de algunas especialidades, etc.

La fundación de la Escuela de Cadetes de Policía General Santander en el año de 1940 constituye otro hecho de especial importancia en la historia de la Policía Nacional de Colombia puesto que a través de este centro de formación y capacitación se han preparado los mandos institucionales. En 1942 se reglamenta el escalafón de oficiales y suboficiales mediante Decreto número 1360 del 5 de junio, estableciendo normas sobre calificaciones, ascensos y retiros.

En 1943 se inicia prácticamente el proceso de su nacionalización mediante la Ley 5ª del 27 de febrero, al establecer que a partir del 1º de enero de 1944 la Nación asumirá el pago de los servicios públicos de los departamentos y municipios que tuvieron interés en su nacionalización.

Del año de 1943 hasta el 9 de abril de 1948 se realizaron importantes actividades todas orientadas al proceso institucional; se creó la Sección Jurídica de la Policía Nacional y el Departamento de Sanidad; se reglamentó la carrera de oficiales, suboficiales y agentes, requisitos para los ascensos, reorganización del Departamento Docente de la Policía Nacional, se reiteró el principio fundamental de la Policía, su función preventiva.

El 9 de abril de 1948, el pueblo colombiano movido por el fanatismo político, al cual lamentablemente no fue ajeno el personal que para la fecha hacían parte integral de la Policía, actuaron irresponsablemente, haciéndose necesario la disolución transitoria de este cuerpo y que ha servido como ejemplo a las futuras generaciones de sus efectos nefastos, cuando una institución como la Policía Nacional se vincula a actividades de tipo político y totalmente ajena al verdadero espíritu y naturaleza del marco institucional.

Con la finalidad de divorciarla definitivamente de ideologías políticas, el Gobierno Nacional expidió el Decreto número 1814 del 10 de julio de 1953, por medio del cual incorpora a las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional. Por medio de la Ley número 193 de 1959, se nacionaliza definitivamente la Policía, siendo Presidente de la República el doctor Alberto Lleras Camargo, esa misma ley puso término a los policías departamentales y municipales que existían en la época, consolidándose la institución como una de las más importantes del país.

Después de un proceso histórico de más de 30 años, se hace un expreso y claro reconocimiento de los adelantos técnicos y científicos alcanzados por la Policía Nacional.

En el campo técnico se han obtenido excelentes logros en la preparación humana de su personal para atender las diferentes especialidades con las que cubre el servicio primario a la sociedad. Se han realizado grandes inversiones en la adquisición de modernos sistemas de comunicaciones como son los centros au-

tomáticos de despacho en las ciudades de Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla.

En el campo estatutario, la Policía Nacional ha seguido un proceso de innovación acorde con las necesidades sociales, dejando impreso en sus estatutos, nueva estructura con variantes que le imprimen características propias para el manejo, organización y así poder atender las necesidades que nacen del contexto social.

Funciones generales de la Policía Nacional.

De orden constitucional.

Artículo 16 de la Constitución Nacional contempla: "Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en sus vidas, honra y bienes, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Acto legislativo número 1/36, artículo 9º".

Artículo 167 de la Constitución Nacional: "La ley podrá establecer una milicia nacional y organizará el Cuerpo de Policía Nacional. Acto legislativo número 1/45, artículo 75".

Artículo 168 de la Constitución Nacional: "La Fuerza Armada no es deliberante.

No podrá reunirse sino por orden de la autoridad legítima, ni dirigir peticiones sino sobre asuntos que se relacionen con el buen servicio y moralidad del Ejército y con arreglo a las leyes de su Instituto.

Los miembros del Ejército, de la Policía Nacional y de los Cuerpos Armados de carácter permanente no podrán ejercer la función del sufragio mientras permanezcan en servicio activo, ni intervenir en debates políticos. Acto legislativo número 1/45, artículo 74".

De orden legal.

Fuero penal militar:

El fuero especial en materia penal para los miembros de Policía Nacional se inició con la incorporación de la Institución como uno de los componentes de las Fuerzas Armadas, ordenada mediante el Decreto 1814 del 10 de julio de 1953.

Se desarrolla en el Decreto 1426 de 1954, que reconoce a la Policía un fuero amplio e irrestricto al adscribir a la Justicia Penal Militar el reconocimiento de todos los delitos que cometan los miembros de la Institución.

Posteriormente, se ratifica expresamente en el artículo 284 del Código de Justicia Penal Militar, puesto que quiso el Legislador evitar en el futuro cualquier incongruencia con su aplicación a los Oficiales, Suboficiales y Agentes de la Policía Nacional.

Después de un proceso histórico de más de 30 años, se ha hecho un expreso y claro reconocimiento del fuero en materia penal, no como un privilegio o una concesión graciosa sino como una garantía legal para quienes con abnegación y sacrificio cumplen una función llena de riesgos dentro de un marco de disciplina rígida, con exigencias superiores a las que impone el ejercicio de otras profesiones y porqué en último término, el fuero policial no deviene de norma constitucional alguna, sino que su origen se encuentra exclusivamente en la ley.

El fuero especial para la Policía Nacional se justifica no sólo por la específica misión que cumple esta Institución, sino también porque los policías deben ser juzgados por jueces y personas íntimamente competentes con su psicología, su actividad y sus riesgos profesionales.

Con la hipotética sindicalización, se podría alterar en cierto sentido la aplicación del fuero penal militar en la Policía Nacional.

Si se considera que éste y de acuerdo con jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia y del Consejo de Estado, tienen su aplicabilidad como consecuencia directa de la analogía existente entre la organización policial y la militar, elemento que hace mantener la vigencia de una legislación penal uniforme para las Fuerzas Armadas.

Código Nacional de Policía:

Artículo 34. "La protección del orden público interno corresponde a cuerpos de policía organizados con sujeción a la ley formuladas por funcionarios de carrera instruidos en escuelas especializadas y sujetos a reglas propias de disciplina".

Estatuto Orgánico de la Policía Nacional. Decreto número 2137 de 1983 (junio 29).

Artículo 1º "La Policía es un servicio público a cargo del Estado, encaminado a mantener y garantizar el orden público interno de la Nación, el libre ejercicio de las libertades públicas y la convivencia pacífica de todos los habitantes del territorio nacional".

Artículo 11. "La Policía Nacional es una institución pública, de carácter permanente y naturaleza oficial, constituida con régimen y disciplina especiales que hace parte de la fuerza pública en los términos de los artículos 167 y 168 de la Constitución Política".

La facultad que confiere la Constitución Nacional para organizar el Cuerpo de Policía Nacional, se ha venido cumpliendo, con la expedición de los diferentes decretos que han desarrollado sus principios, sus doctrinas y su filosofía. Ha cristalizado su organización por medio del Estatuto Orgánico, Estatuto de Carrera y Reglamento de las diferentes áreas de la actividad policial.

De orden reglamentario.

El Reglamento de Servicio de Vigilancia Urbana y Rural contiene la base fundamental de las funciones operativas de la Policía Nacional, servicio que debe ser prestado en forma ininterrumpida.

La labor educativa de la Policía se debe de manifestar por medio de la información, orientación e instrucción de la comunidad en el respeto a la ley, la obediencia a las autoridades legítimamente constituidas y la convivencia social.

La labor social de la Policía se debe de cumplir prestando a la población, ayuda eficaz, cooperación bien orientada y solidaridad con la misma.

Como auxiliar de la Rama Jurisdiccional debe prevenir el delito y realizar indagaciones preliminares, de acuerdo con el Código de Procedimiento Penal y el Estatuto de Policía Judicial.

La jerarquía de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional es fundamento de mando, del régimen interno disciplinario y de la Justicia Penal Militar, lo mismo que para demandar todas las obligaciones y derechos derivados de los estatutos que consagran la carrera de Oficiales, Suboficiales, Agentes y Personal Civil.

La Policía no es deliberante. Ello obliga a que las órdenes e instrucciones se cumplan formalmente. El cuestionamiento de las órdenes del mando sólo caben cuando de su cumplimiento se puede derivar la comisión de un delito o la infracción manifiesta de una norma legal. ¿Nos imaginamos acaso los grandes conflictos que se derivarían, si cada uno de sus integrantes pudiera cuestionar las órdenes del servicio o tener el derecho de reunión, para conspirar y dedicarse a obstruccionar la normal prestación de los servicios?

Principios del servicio de Policía y de la Policía.

Dentro de los principios del servicio de Policía y de la Policía, para hacer honor a la claridad semántica, es necesario que se establezca una distinción precisa entre lo que es el servicio de Policía como una prestación del Estado a la colectividad y el cuerpo de Policía como Institución encargada de asumir ese servicio.

La Policía Nacional como Institución es la estructura sobre la cual descansa el cumplimiento de tales obligaciones. El primero es la filosofía, el segundo una actividad.

En razón del poder de policía existe una fuerza pública constituida por las Fuerzas Armadas, de las cuales hace parte integral la Policía Nacional como la primera línea de prevención, por cuanto es un cuerpo armado de carácter permanente, creado para la guarda del orden público interno y cuya misión profesional es la prevención del delito y de las contravenciones. Su ordenamiento lo estatuye como vigilante permanente del orden social.

Al hacer referencia al Servicio de Policía, se encuentra que éste se concreta a la satisfacción de la necesidad colectiva de permanente vigilancia, la cual debe proveer el Estado, como garante de la seguridad ciudadana.

Características del Servicio de Policía.

El Servicio de Policía como servicio público se caracteriza por ser:

Primario. Por cuanto satisface necesidades consideradas como esenciales a la vida de la colectividad.

Obligatorio. En general porque se presta a todas las personas sin discriminación alguna.

Monopolizado. Porque se presta exclusivamente por una sola entidad constante.

Ininterrumpido. A través de cuerpos especializados, distribuidos en todo el territorio de la República, de acuerdo con la organización geopolítica y administrativa, desarrollo social, estadística delincuencial y la mayor o menor incidencia del delito en la actividad ciudadana.

Neutral. Porque está inspirado en principios de igualdad ante la ley, sin distinción de raza, condición social, política o religiosa.

La concepción de estos principios es lo que hace necesario mantener a la Policía como se dijo y se reitera una vez más, alejada de todos aquellos factores contaminantes que puedan afectar la prestación de sus servicios.

Principios y características del servicio público jurisprudencia y doctrina.

La expresión de servicio público tiene significación especial en el derecho administrativo. Se emplea para denotar que la actividad alcanza intereses superiores a los simplemente privados, naturalmente que esto hay que relacionarlo con las costumbres y el desarrollo económico de los pueblos. Compete al Estado decir cuándo una actividad se considera como servicio público, esa decisión se expresa mediante intervención directa o indirecta, o sea, asumiendo la prestación o sometiéndola a determinadas condiciones para que sean prestadas por particulares.

Principios. Características del sindicalismo.

Evalúado retrospectivamente, el sindicalismo surgió como producto del descontento, maltrato y desplazamiento del hombre por la maquinaria, buscaba asegurar con esto en todas las circunstancias el equilibrio obrero-patronal y una remuneración acorde con las necesidades del trabajador.

El Estado garantiza a los patronos y trabajadores y a todo el que ejerza una actividad independiente, el derecho de asociarse libremente, amparado igualmente por la Constitución Nacional, antecedente que no guarda correlación con la organización de las Fuerzas Armadas, en razón a que sus jefes naturales, que sin estar sujetos a las presiones del sindicato, se han convertido en permanentes voceros de los intereses de los subalternos para obtener las conquistas salariales, acordes con la situación económica del país.

Además es procedente agregar, que la Policía Nacional es una institución generadora de servicio y no de capital, contraviniendo por consiguiente, el espíritu de las empresas comerciales, cuyos asalariados permanecen en expectativa de lograr mejoras económicas de acuerdo con el estado financiero de la empresa.

Policías sindicalizadas.

Al efectuar una indagación sobre la existencia de policías sindicalizadas en Latinoamérica, no aparecen instituciones con este derecho, que está orientado, como se ha venido reiterando, a su propia filosofía de defender sus intereses.

Al hacer verificaciones de tal naturaleza, hay identificación en cuanto a los criterios, para no permitir este derecho a las instituciones policiales, como uno de los mecanismos para mantener su cohesión y su régimen especial, el cual sería imposible mantener en el supuesto caso de conferírle el derecho a la sindicalización.

Como caso particular de policías sindicalizadas, se conoce que la Policía Nacional de España goza del derecho de asociación, pero sin que éste represente alguna notoriedad, dadas las condiciones sociales, políticas, económicas de España.

Conclusiones.

Es inconveniente desde todo punto de vista, pensar en la sindicalización de la Policía Nacional, por las siguientes consideraciones:

1. El artículo 167 de la Constitución Nacional faculta a la ley para organizar el Cuerpo de Policía Nacional, actividad que se ha cumplido con la expedición de los diferentes decretos que han desarrollado sus principios, doctrinas, su filosofía y ha cristalizado su organización por medio del Estatuto Orgánico, de Carrera y reglamentos de las diferentes áreas de la actividad policial. Es un cuerpo armado, tiene un régimen y disciplina especiales, encajados en una institución jerarquizada, a la que implícitamente le está prohibido participar del derecho de asociación.

El artículo 168 de la misma Carta Magna dice: "La Fuerza Armada no es deliberante".

Y ésta no podrá reunirse sino por orden de autoridad legítima, ni dirigir peticiones, sino sobre asuntos que se relacionen con el buen servicio y moralidad del Ejército y con arreglo a las leyes de su instituto.

Los miembros del Ejército, de la Policía Nacional y de los cuerpos armados de carácter permanente no podrán ejercer la función del sufragio mientras permanezcan en servicio activo ni intervenir en debates políticos (Acto legislativo, artículo 74).

El proyecto de ley presentado por el honorable Senador Ricardo Villa Salcedo, en el supuesto caso de ser considerada por el legislador, hace pensar que se trata de una Reforma Constitucional y que en tal caso se hace necesario emplear la más depurada técnica jurídica, tanto en su concepción como en su presentación o forma, acorde con la tradición jurídica de la Nación. No se trataría de un proyecto de ley, sino de un acto legislativo.

2. De igual manera, el Código Sustantivo del Trabajo en el artículo 414 se refiere al derecho de asociación, haciendo extensivo este derecho a los trabajadores de todo el servicio oficial; la excepción, los miembros del Ejército Nacional y los cuerpos de policía, a quienes por gozar de un régimen y disciplina especiales no les asiste este derecho, legítimo para las demás instituciones del Estado. Criterio que debe seguir observándose.

3. La actual estructura orgánica de la Policía Nacional, se fundamenta en el Decreto 2137 de 1983, el cual, expresamente establece en el artículo 13: "La Policía Nacional no es deliberante". Esta tiene funciones específicas bien definidas de conservación de la tranquilidad de todos sus integrantes sin excepción, debe permanecer absolutamente al margen de las ideologías políticas partidistas y doctrinales.

4. La misión que le corresponde desempeñar a la Policía Nacional no puede estar de manera alguna discriminada o sujeta a intereses particulares, pues se trata de un servicio público del primer orden de aquellos indelegables y por ende ubicarlo frente a la comunidad en forma permanente e ininterrumpida, servicio público que se califica como actividad de interés general, cuyas consecuencias jurídicas son: La prohibición de la huelga y a suspender labores sin aviso al Gobierno.

5. Los 97 años que tiene de existencia la han hecho ganar la confianza y el aprecio de todos los colombianos por su definitiva ausencia de criterio partidista o político en el cumplimiento de los fines que le han señalado la Constitución y las leyes de la República; se han dictado diversas disposiciones legales tendientes a mantener su organización como cuerpo disciplinado, apolítico y eminentemente técnico, encargado del mantenimiento del orden y la seguridad pública, de velar por el respeto debido a la Constitución y a la ley, hacer respetar el derecho a la vida, honra y bienes de todos los colombianos.

Son pues muchas las razones que evidencian su origen, organización y legislación para el funcionamiento y cumplimiento estricto de sus deberes constitucionales, máxime cuando se aproxima a su primer centenario de existencia organizada y sigue encaminando una labor de relevante importancia en el devenir histórico de nuestra nacionalidad.

6. Todos los logros que hoy consagran merecimiento, respeto y admiración de todos los colombianos a nuestra Policía Nacional vendrían muy a menos, cuando en vez de ese espíritu de sacrificio, defensa de la ley, misión de guardián del orden social, le vinieran el afán partidista, la controversia política, la ambición de obtener gajes y prebendas a través de la presión de las huelgas y de los paros y los mítines callejeros que moverían al desorden. Antes que el cumplimiento del deber, la disciplina de cuerpo y la permanente disponibilidad de custodia del orden y la ley, sólo le interesarían el integrar cuadros de dirección del sindicato, formar parte de misiones de especialización de agitación proselitista en el extranjero, constantes permisos para discutir, negociar pliegos, organizar manifestaciones y fomentar la lucha de clases.

7. La actividad de la Policía Nacional debe ser de total prescindencia de ideologías políticas para defender el orden jurídico, la Constitución y la ley, alejada de luchas grupistas y ostentar siempre una conducta ejemplar para que su imparcialidad se convierta en prenda de confianza ciudadana.

8. No es viable para la Policía Nacional, la extensión del derecho en mención, por principio constitucional y por estar regida por normas especiales que hacen de ella una institución disciplinaria e íntegra en sus principios; conservar siempre una actividad de permanente alerta tal como lo determinan las circunstancias y cada momento que vive la colectividad, objeto de su protección.

Su participación sindical además de la contradicción a su régimen especial contrariaría la naturaleza del servicio policial caracterizado por su permanente actividad encaminada hacia el bienestar común.

La institución perdería su espíritu de cuerpo, a través del cual ha logrado coherencia y eficacia en su misión durante todas sus actuaciones con sujeción a los rangos y jerarquías.

9. De sindicalizarse la Policía Nacional traería inevitables repercusiones de orden económico, político y social, puesto que se trata de un servicio público primario que corresponde al Estado y la ausencia de éste, al hacer ejercicio del derecho de sindicalización, conllevaría la carencia absoluta del servicio de Policía, además de las consecuencias que se derivarían y que la opinión pública bien podría imaginarse representadas en el desamparo y desprotección de su vida, honra y bienes.

10. Si el Estado tiene derecho y deberes, por cuanto es el símbolo de la sociedad organizada, necesario es que se halle en capacidad de ejercer correctamente los derechos y cumplir plenamente con sus deberes en beneficio de la sociedad.

Por lo anterior, es necesario mantener la Policía Nacional, dentro de su actual estructura; organizada, disciplinada y jerarquizada, sin necesidad de sindicatos que alteren la normal prestación de sus servicios y como una fuerza que sirve para compeler el mantenimiento del orden legal, prestando el apoyo requerido por las autoridades jurisdiccionales con el único objeto de hacer que prevalezca el imperio del derecho.

Por las anteriores consideraciones, me permito proponer:

Niéguese y archívese el proyecto de ley número 119 Senado de 1988, "por la cual se hace extensivo el derecho de asociación sindical a la Policía Nacional".

Vuestra Comisión,

Bernardino Becerra Rodríguez,
Senador Ponente.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 127 de 1988 Senado, 47 de 1988 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el Tratado Antártico suscrito en Washington el 1º de diciembre de 1959".

Honorables Senadores:

Cumplo con el deber de rendir ponencia del proyecto de ley aprobatorio de la adhesión de la República de Colombia al Tratado Antártico, firmado en Washington el 1º de diciembre de 1959.

El mantenimiento de la paz y la seguridad internacional posee en estos momentos una preponderancia indiscutible, en el ámbito mundial. A la solución de dicho problema se le dio una estructura universal a través de la Carta de las Naciones Unidas, siendo un ejemplo claro el establecimiento de la Comisión de Energía Atómica (CEA) encargada de asegurar el uso pacífico de la energía atómica. Se consagran aspectos básicos como la eliminación de armas nucleares, se prohibió el establecimiento de bases militares y se permitió la libertad de investigación y la cooperación científica internacional. Además, se congelan las reivindicaciones territoriales y se prohíbe menoscabar las posiciones continentales.

Dentro de esta problemática, el señor Ministro de Relaciones Exteriores en su intervención en La Habana el 29 de mayo del presente año sobre el tema del desarme, manifestó: "Colombia apoya abiertamente la creación de zonas libres de armas nucleares y de zonas

de paz en diferentes partes del planeta (como lo es el caso del Tratado Antártico). Los países en vía de desarrollo, terminamos siendo siempre víctimas de la confrontación ocasionada por los grupos de grandes intereses políticos y por las aspiraciones de control estratégico y militar. No sólo el Continente Americano y el Africano deben quedar preservados ante estas amenazas, también los océanos Atlántico, Pacífico Sur y el Océano Índico deben gozar de la misma protección".

El presente tratado es el instrumento jurídico constitutivo del sistema antártico y el punto de partida para la determinación del régimen aplicable en ese Continente.

En 1840 llegó la primera expedición dirigida por Dumont D'Orville. Desde la fecha, se juegan allí grandes intereses científicos, comerciales y estratégicos.

Siete países han formulado reclamaciones oficiales y unilaterales desde comienzos de este siglo. Los Estados Unidos y la Unión Soviética rechazaron la posibilidad de reconocer cualquier reclamación reservándose para ellos derechos sobre la base de los descubrimientos y exploraciones realizadas.

Este proyecto estipula los encuentros consultivos de los miembros del tratado y toda controversia entre las partes será resuelta por medios pacíficos, y en caso de persistir desacuerdo será sometida a la Corte Internacional de Justicia.

No tiene el tratado plazo de duración pero después de 30 años de vigencia se puede solicitar una conferencia de revisión y queda abierto a la adhesión de cualquier otro estado miembro de las Naciones Unidas.

Una de las mayores inquietudes de la Asamblea General de las Naciones Unidas ha sido la participación de los organismos especializados y las organizaciones intergubernamentales en el Sistema del Tratado Antártico. Esto ha permitido fomentar una cooperación activa centrando la atención en cuestiones de meteorología, telecomunicaciones, oceanografía y de protección del medio ambiente.

La razón de todo esto radica en que la Antártida ejerce una influencia decisiva sobre la circulación oceánica y atmosférica y en consecuencia sobre el clima mundial. Su capa de hielo estabiliza el clima y es el factor principal de control de los niveles marinos mundiales.

En el sexto continente se observa la existencia de más de 170 minerales. En la actualidad los geólogos aceptan por lo general que hace unos doscientos millones de años la Antártida estaba unida a América del Sur, África, Australia y la India en una sola masa terrestre conocida como Gondanava lo que permite suponer que en ella se encuentren yacimientos de minerales similares a los que existen en dichas zonas del mundo.

Frente a estas consideraciones no podemos criticar la operatividad del Sistema del Tratado Antártico, STA, sino por el contrario exaltar su evolución altamente positiva en favor del conocimiento científico de todos los recursos y asuntos relacionados con esta vasta zona del mundo que le interesa a la comunidad internacional y a las futuras generaciones.

En el Tratado de Tlatelolco se han propuesto zonas de armas nucleares en diversos sitios del mundo. Hasta ahora el sólo acuerdo para proscripción de armas nucleares en América Latina constituye un avance eficaz en esa dirección. Colombia hace parte de dicho tratado (Ley 45 de 1971) y con la adhesión al Tratado de Washington se fortalecería aún más los propósitos del tratado de Tlatelolco, ya que estaría demostrado no sólo su deseo de apoyar el desarme internacional sino que daría un ejemplo claro de unificación de criterios en torno a la problemática de la seguridad internacional y del futuro de la humanidad exenta de amenazas o riesgos nucleares que signifiquen su destrucción total.

Por lo anteriormente expuesto considero de suma importancia la presencia de Colombia en el Tratado Antártico y celebro su activa participación en el continente para su futuro.

En consecuencia, honorables Senadores de la Comisión Segunda, me permito proponer:

Dése primer debate al proyecto de ley número 127 de 1988 Senado, 47 de 1988 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el Tratado Antártico, suscrito en Washington el 1º de diciembre de 1959".

David Tcherassi Guzmán
Senador de la República
Circunscripción del Atlántico.

Bogotá, D. E., 15 de noviembre de 1988.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 101 Cámara y 140 Senado de 1987, "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Ingeniero de Transportes y Vías, y se dictan otras disposiciones".

Honorables Senadores:

Por iniciativa parlamentaria fue sometido a consideración del Congreso de la República el proyecto de ley de que trata esta ponencia, mediante la cual se reglamenta el ejercicio de una profesión de espe-

cial importancia cual es la de la Ingeniería de Transportes y Vías, especialización de la Ingeniería que viene funcionando en el país desde hace cerca de veinticinco años.

Como ya se dijo en la ponencia rendida para el primer debate, desde hace nueve años los Ingenieros de esta especialidad están a la espera de que el Congreso de la República apruebe el Estatuto Orgánico de su profesión, pero ello no ha sido posible por diferentes factores que afortunadamente han sido superados, dado que el proyecto de ley fue aprobado debidamente tanto en la Cámara de Representantes como en la Comisión Quinta del honorable Senado de la República y hoy se encuentra a la espera de su aprobación en la plenaria que habrá de convertirla en ley de la República.

Es indudable que resulta obsoleto y absurdo que tenga que ser el Congreso de la República el que mediante una ley reglamente todas y cada una de las profesiones que ofrecen las universidades del país, pero ello debe ser así hasta tanto no se apruebe una ley marco que reglamente el ejercicio de todas las profesiones y que asigne estas funciones al Ejecutivo; más aún, cuando es éste el que autoriza el funcionamiento de las facultades y aprueba el programa académico de cada profesión o especialidad.

Empero, ante tremendo vacío, no queda otra solución diferente a la evacuación de la ley reglamentaria de cada actividad, más aún, cuando como en el caso en estudio se trata de una rama de la ingeniería que cuenta con más de mil profesionales que prestan sus servicios en diferentes ramas de los sectores público y privado, lo que hacen con eficacia e idoneidad profesional.

El proyecto de ley cuenta con 18 artículos y contempla todos los aspectos fundamentales para la reglamentación de una profesión, que en síntesis son los siguientes:

1º Definición de la persona que debe tenerse como profesional de la Ingeniería de Transporte y Vías.

2º Requisitos y exigencias necesarias para el ejercicio de dicha profesión en Colombia.

3º Validez de títulos obtenidos en países con los cuales Colombia tenga tratados de intercambio.

4º Creación del Consejo Profesional de Ingeniería de Transportes y Vías de Colombia y asignación de funciones al mismo como organismo superior de supervigilancia de dicha profesión y expedición de matrículas; y,

5º Reconocimiento de la "Asociación Colombiana de Ingeniería de Transportes y Vías - ACIT", como cuerpo técnico consultivo del Gobierno Nacional para todo lo relacionado con la aplicación de la Ingeniería de Transportes y Vías al desarrollo del país y como organismo consultivo en todas las cuestiones de carácter laboral relacionadas con dichos profesionales.

Estudiado el proyecto salta a la vista su conveniencia, más aún, cuando dicha profesión cuenta con reconocimiento legal en casi todo el mundo, y cuando, como ya se dijo, la Facultad de Ingeniería de Transportes y Vías fue creada mediante la Ley 53 de 1958, adscrita a la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia con sede en la ciudad de Tunja.

Esta facultad inició labores en el año de 1961 y mediante la Resolución número 1722 del 12 de julio de 1967 se reconoció el título de Ingenieros de Transportes y Vías, situación más que suficiente para la viabilidad de este proyecto.

Como el proyecto ha recibido los correspondientes debates tanto en la Cámara como en el honorable Senado, resulta aconsejable convertir esta iniciativa en ley de la República, ya que se reitera, resulta apenas de elemental justicia, que se les permita a los Ingenieros de Transportes y Vías ejercer su profesión dentro de los parámetros de un ordenamiento legal que es precisamente lo que se pretende con esta iniciativa.

Por las anteriores y breves consideraciones, dado que la claridad del caso me releva de profundizar más sobre el tema, me permito proponer a los honorables Senadores, lo siguiente:

Dése segundo debate al Proyecto de ley 101 Cámara y 140 Senado de 1987, "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Ingeniero de Transportes y Vías, y se dictan otras disposiciones".

De los honorables Senadores,

Héctor Julio Becerra Ruiz
Senador ponente.

Bogotá, D. E., noviembre 23 de 1988.

Comisión Quinta Constitucional Permanente
del honorable Senado de la República

Se autoriza el presente informe.

El Presidente de la Comisión Quinta del Senado de la República,

Félix Tovar Zambrano.

El Vicepresidente de la Comisión Quinta del Senado de la República,

Héctor Julio Becerra Ruiz.

El Secretario General de la Comisión Quinta del Senado,

Rodrigo Perdomo Tovar.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Proyectos de Ley

PROYECTO DE LEY NUMERO 235 CAMARA DE 1988

por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Decreto 1344 de 1970; se obliga a la utilización del cinturón de seguridad en algunos vehículos y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º El parágrafo del artículo 2º del Decreto-ley 1344 de 1970, modificado por el artículo 10 de la Ley 33 de 1986 quedará así:

Artículo 20. Parágrafo. El menor de dieciocho (18) años requerirá además, permiso autenticado de quien ejerza la patria potestad o tenga su representación legal y constituirá una caución bancaria, hipotecaria, prendaria o de seguros, por cuantía equivalente a quinientos (500) salarios mínimos para garantizar la indemnización de los daños que pueda ocasionar cuando solicite licencia en categoría tercera (3ª) cuarta (4ª), quinta (5ª) y sexta (6ª).

Artículo 2º El artículo 50 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 50. El puesto del conductor y los asientos para los pasajeros deberán estar contruidos y colocados de modo que ofrezcan las máximas condiciones de seguridad y comodidad.

El puesto del conductor y del pasajero del lado derecho del conductor deberán tener un cinturón de seguridad según las especificaciones que determine el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Artículo 3º El artículo 116 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 116. No podrán colocarse en las vías señales o avisos, sin permiso del Ministerio de Obras Públicas en las zonas rurales o de las autoridades municipales de tránsito en las vías urbanas.

Las señales de tránsito no podrán llevar ninguna publicidad comercial, con excepción de las señales informativas, previo permiso de las anteriores autoridades, respectivamente.

Artículo 4º El artículo 148 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 148. En las carreteras nacionales la velocidad máxima permitida es de 80 kilómetros por hora, salvo cuando el Ministerio de Obras Públicas, por medio de señales adecuadas indique un límite superior o inferior.

En las vías urbanas la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora, excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas.

Artículo 5º El artículo 191 del Decreto-ley 1344 de 1970, modificado por el artículo 45 de la Ley 33 de 1986, quedará así:

Artículo 191. El propietario o el conductor de un vehículo que transite sin llevar las luces y los dispositivos ópticos o acústicos reglamentarios o cuando éstos no funcionen, incurrirá en multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos y el vehículo no podrá circular hasta su adecuada reparación.

En la misma sanción incurrirá el conductor y pasajeros que utilicen el puesto delantero, lado derecho del conductor, de automóvil particular campero y camioneta y automóvil de servicio público sin el respectivo cinturón de seguridad colocado, cuando el vehículo esté en movimiento.

Artículo 6º Quedan en estos términos, reformados los artículos 20, parágrafo 50, 116, 148, 191 del Decreto 1344 de 1970.

Artículo 7º La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Dada en Bogotá, D. E., a los
Presentado a consideración del Congreso por el suscrito Representante por el Departamento de Cundinamarca,

José Blackburn.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Representantes:

Me permito poner a consideración de la honorable Cámara de Representantes de la República el proyecto de ley, por la cual se modifica el Código de Tránsito Terrestre, Decreto 1344 de 1970, se obliga la utilización del cinturón de seguridad en algunos vehículos y se dictan otras disposiciones".

Teniendo en cuenta que el menor de 18 años también puede obtener la licencia de conducción siempre y cuando reúna las condiciones exigidas en el parágrafo del artículo 10 de la Ley 33 de 1985, vemos con preocupación que la categoría quinta, o sea para conducir automóviles, camperos y camionetas no tenga el mismo tratamiento cuando se trate de conducir camiones con capacidad hasta de ocho (8) toneladas; en efecto la caución que se exige en el mencionado parágrafo sólo cubre las categorías tercera, cuarta y sexta, dejando por fuera la categoría quinta. La modificación que pro-

ponemos pretende hacer obligatoria la caución también para la categoría quinta, unificando criterios y llenándose el vacío que dejó la Ley 33 de 1986.

De otra parte es prudente que en las señales de tránsito no se permitan avisos publicitarios, pues cualquier elemento que distraiga la atención del conductor puede ser causa de accidente; razón por la cual se hace necesario prohibir dicha publicidad, salvo cuando se trate de señales informativas.

Así mismo y considerando que en la época actual nadie cumple ni en las carreteras rurales ni en las urbanas, los límites máximos de velocidad actualmente existentes (en carreteras rurales la velocidad máxima es de 60 K.p.h., y en vías urbanas 50 K.p.h.), es prudente variar estos límites que no se compadecen ni con las especificaciones actuales de las carreteras ni con el tipo de vehículos ensamblados hoy. En el año de 1970, fecha de expedición del Código de Tránsito vigente, las vías como los vehículos correspondían a características diferentes.

En relación con el uso del cinturón de seguridad, vemos con preocupación los cuadros de accidentalidad, muertos y heridos reportados por la policía vial en los años de 1986, 1987 y 1988 (hasta el mes de agosto; inclusive), los cuales se anexan. En el período comprendido entre 1981 y 1985, ocurrieron más de 350.000 accidentes con un saldo de 12.101 muertos y 118.963 heridos; para 1988, hasta agosto, inclusive, el índice de mortalidad es de 934; 634 heridos para un total de 3142 accidentes; sólo en Cundinamarca en 1988 se han registrado 805 accidentes, 229 muertos y 159 heridos; según una proyección determinada en el Plan Nacional de Seguridad Vial, si estas cifras se mantuvieran constantes en los próximos quince años ocurrirían más de un millón de accidentes, morirían más de 36.000 personas y resultarían heridas más de 355.000 personas, estas cifras nos señalan la necesidad de tomar medidas preventivas, tales como el uso del cinturón de seguridad. En la vida moderna el uso del vehículo cada día se incrementa, la industria automotriz es cada día más productiva, hay por tanto mayor número de vehículos en las vías y mayor es entonces el riesgo de accidentes de tránsito, tanto en las carreteras urbanas como rurales. El Plan Nacional de Seguridad Vial tiene como objetivo general disminuir al mínimo posible los índices de accidentalidad en el tránsito que registra el país, y, específicos, entre otros, capacitar a los conductores y establecer un sistema de información adecuado y oportuno sobre todos los factores que intervienen en la accidentalidad.

Bajo la denominación de "Determinación y Solución de puntos críticos de accidentalidad en las carreteras" contenido del Plan Nacional de Seguridad Vial se realizaron investigaciones sobre la materia, de las cuales vale la pena destacar que la clase de accidente más frecuente es, choque contra otro vehículo, volcamiento, atropello de peatón; en este orden de ideas se ha comprobado que es normal que de cada dos (2) conductores uno sufra durante su vida por lo menos un accidente grave. Si bien es cierto que en Colombia, no se ha establecido la relación causal entre el accidente, la muerte o herida, y el uso del cinturón de seguridad, por falta de medidas que lo hagan obligatorio y la no concientización de la importancia de su uso como medida preventiva, no queda la menor duda que la probabilidad de resultar seriamente herido o muerto puede ser menor, si se hace uso del cinturón de seguridad.

Tal hecho podemos ejemplificarlo; supongamos, que una persona se desplaza en un vehículo a 65 K.p.h., y choca contra otro vehículo que se desplaza a la misma velocidad, necesariamente, de acuerdo con leyes físicas, al sumar las dos velocidades, los cuerpos sufren el impacto y en muchos casos son arrojados fuera del vehículo sin la posibilidad de reaccionar por la rapidez del golpe, causando las lesiones consabidas y en muchos casos la muerte; ahora bien, si la persona no es disparada fuera del auto, el golpe que recibe contra el timón o el vidrio panorámico, por no llevar colocado el cinturón de seguridad, cuyo uso es obligatorio en la mayoría de los países europeos, Estados Unidos, Canadá y varios países del continente asiático ha demostrado, cuando éste es usado debidamente, que disminuye el índice de muertos y heridos en caso de accidente, simplemente porque hay así mismo una fuerza que sostiene el cuerpo, vale decir la ejercida por el cinturón de seguridad que impide que la persona salga disparada o porque hay menos posibilidades que el cuerpo se proyecte contra el timón, tablero o panorámico.

José Blackburn.
Representante a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 18 de noviembre de 1988 ha sido presentado en este despacho, el proyecto de ley número 235 de 1988, con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante José Blackburn, pasa a la Sección de Leyes para su tramitación.

El Secretario General,

Luis Lorduy Lorduy.

ACCIDENTES, MUERTOS Y HERIDOS

Año — 1986

Mes: Enero a diciembre (Inclusive)

Fuente: Policía Vial.

Departamentos	Accidentes	Muertos	Heridos
Antioquia	551	99	380
Atlántico	114	19	137
Bolívar	45	9	76
Boyacá	384	82	366
Caldas	85	17	131
Cauca	101	6	122
Cesar	85	15	78
Córdoba	77	15	89
Cundinamarca	914	186	1.011
Huila	73	20	93
Magdalena	93	27	22
Meta	267	33	174
Nariño	122	38	142
Nte. de Santander	188	33	178
Quindío	94	26	86
Risaralda	36	7	47
Santander	459	84	382
Tolima	171	55	307
Valle	315	81	503
Total	4.174	852	4.324

Observaciones: La accidentalidad corresponde a los datos suministrados por la Policía Vial, es decir sucedidos en carretera.

ACCIDENTES, MUERTOS Y HERIDOS

Año — 1987

Mes: Enero a diciembre (Inclusive)

Fuente: Policía Vial.

Departamentos	Accidentes	Muertos	Heridos
Antioquia	490	90	344
Atlántico	111	12	164
Bolívar	68	13	107
Boyacá	322	70	384
Caldas	152	18	78
Cauca	116	11	137
Cesar	38	14	48
Córdoba	95	22	59
Cundinamarca	1.187	176	1.053
Huila	70	40	163
Magdalena	142	35	149
Meta	188	13	147
Nariño	97	20	85
Nte. de Santander	132	66	201
Quindío	133	22	74
Risaralda	42	19	68
Santander	437	83	471
Tolima	172	67	288
Valle	395	120	483
Total	4.387	911	4.494

Observaciones: La accidentalidad corresponde a los datos suministrados por la Policía Vial, es decir sucedidos en carretera.

ACCIDENTES, MUERTOS Y HERIDOS

Año — 1988

Mes: Enero a agosto (Inclusive)

Fuente: Policía Vial.

Departamentos	Accidentes	Muertos	Heridos
Antioquia	176	38	239
Atlántico	78	31	29
Bolívar	53	11	10
Boyacá	308	99	58
Caldas	48	11	8
Cauca	79	19	13
Cesar	99	37	16
Córdoba	70	18	20
Cundinamarca	806	229	159
Huila	155	49	41
Magdalena	87	33	31
Meta	104	32	22
Nariño	74	18	9
Nte. de Santander	98	63	34
Quindío	137	31	8
Risaralda	77	24	16
Santander	265	52	26
Tolima	91	35	13
Valle	294	88	86
* Guajira (julio y agosto)	6	1	3
* Sucre (mayo a agosto)	37	15	9
Total	3.142	934	634

Observaciones: * GUAJIRA incluye datos de julio a agosto, SUCRE de mayo a agosto, debido a reciente instalación de las respectivas estaciones de Policía Vial.

Ponencias e Informes

APONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al proyecto de ley número 161 Cámara de 1988, "por la cual se modifica y adiciona el artículo 13 de la Ley 13 de 1979".

Señor Presidente, honorables Representantes:

En cumplimiento de la comisión conferida por la Presidencia de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, me permito rendir ponencia para segundo debate al proyecto de ley de la referencia.

El proyecto fue considerado y ampliamente debatido en la sesión del día de hoy en la Comisión Tercera de la Cámara concentrándose que lo expuesto por el doctor Salcmón Nader, autor del proyecto, y por el ponente obedecen a la necesidad de actuar con equidad en la distribución y manejo de los recursos de las regalías que por concepto de la explotación de la mina de Cerromatoso, municipio de Montebano, está recibiendo la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y de San Jorge.

Darle parte de estos recursos a los municipios de la zona de influencia de la mina de Cerromatoso es no sólo justo sino que evita la situación conflictiva que se ha venido generando por la forma autónoma en que la CVS ha distribuido estos recursos, desconociendo en la elaboración de los proyectos para inversión la necesidad de la ejecución de obras que le son prioritarias a dichos municipios.

Hechas las anteriores precisiones y formuladas las razones que la sustentan, señor Presidente y honorables Representantes, me permito formular la siguiente exposición:

Dése segundo debate al proyecto de ley número 161 de 1988, "Por la cual se modifica y adiciona el artículo 13 de la Ley 13 de 1973".

Rafael Borré
Ponente.

Bogotá, D. E., noviembre 22 de 1988.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., 23 de noviembre de 1988.

Autorizamos el presente informe:

El Presidente,

Armando Estrada Villa.

El Vicepresidente,

Germán Villegas Villegas.

La Secretaria General (E),

Fanny Otálora Durán.

Hay sello.

APONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al proyecto de ley número 223 de 1988, "por la cual se crea la Oficina de Investigaciones Especiales de la Procuraduría General de la Nación y se fijan funciones".

Señor Presidente y demás miembros de la Cámara de Representantes:

En la sesión del día 15 de noviembre del año que transcurre, fui designado como ponente del proyecto de ley en referencia.

Posteriormente, en sesión de 22 de noviembre, luego de presentada la ponencia, analizada y debatida, la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes aprobó el proyecto de ley en su integridad, el mismo que ahora se pone a vuestra consideración.

Esta ponencia, entonces, es favorable a que las normas del proyecto continúen su trámite constitucional con miras a constituirse en ley de la República, no sólo por la conveniencia de sus disposiciones, sino además por su necesidad y constitucionalidad.

El proyecto consta de siete artículos que pretenden aprovechar el diseño orgánico actualmente en vigencia para la Procuraduría General de la Nación, con el fin de crear una Oficina de Investigaciones Especiales que permitirá a dicha entidad llenar el vacío operacional y de eficacia que actualmente soporta, pues con la mencionada oficina se incrementará la capacidad investigativa en el ámbito propio de su función natural, es decir, la averiguación disciplinaria.

Desde el punto de vista de su personal, el proyecto no implica ningún exagerado incremento burocrático, como quiera que se prevé la creación de 60 cargos, todos aplicados a la investigación de campo que, hoy por hoy, se constituye en el soporte más imprescindible en cualquier tarea de pesquisa. Es

evidente que el control disciplinario, encomendado por la propia Constitución de manera primordial a la Procuraduría General de la Nación, tiene que realizarse en los mismos términos de agilidad y eficacia que la naturaleza y complejidad de las faltas disciplinarias van imponiendo, habida consideración de que, además, los términos de indagación, los formalismos del régimen disciplinario, y la capacidad del Estado para mantener competencia por razón de la brevísima prescripción, dificultan cada día más una tarea confiable, que revele resultados positivos, que genere sensación de seguridad, protección y control de la comunidad y que cumpla con la finalidad esencial del régimen disciplinario que no es otra que la defensa oportuna de la Administración Pública, de su prestigio, de su moralidad y de su imagen.

Bastaría considerar la dimensión y dinámica de las violaciones que a los derechos humanos actualmente se producen en el país, la multiplicidad de tales comportamientos, su generalmente detectada preparación coordinada y de participación multifacética, su volumen y sofisticación, para comprender cómo la ausencia de remedios pronto, diferentes a los que corresponden al procedimiento y al derecho penales, es factor que propicia el aumento de tales violaciones y de paso afecta notablemente la imagen del país ante la comunidad internacional.

Ahora bien, en el esquema actual de la Procuraduría, tal y como funciona realmente, son los abogados asesores los que adelantan las decisiones de las averiguaciones disciplinarias, proyectando previa revisión de la fase instructiva los respectivos fallos, en tanto que a los abogados visitantes corresponde propiamente la instrucción, cuyo desarrollo suele ser lento y poco ágil no sólo por el desconsiderado aumento del volumen de negocios, sino además por la ausencia de mecanismos que otorguen agilidad instrumental a sus pesquisas; en síntesis la investigación responde a la denominada "investigación de escritorio" cuyo producto es una letárgica actividad procesal como consecuencia de las reiteradas comisiones y reenvíos del expediente entre unos y otros funcionarios.

Lo que acá se propone, en cambio, es que a través de un proceso selectivo de asuntos por investigar, en aquellos cuya naturaleza lo imponga, o cuya gravedad o impacto social lo aconsejen, se pueda contar con un equipo de trabajo interdisciplinario que realice desplazamientos y produzca pruebas técnicas que permitan seguridad en la decisión, oportunidad en el control y concentración en la recolección de pruebas. De ahí que el artículo segundo del proyecto, que entre otras cosas adscribe la oficina de manera inmediata y directa al Despacho del señor Procurador General de la Nación para que sea manejada al más alto nivel y refleje una política racional en materia disciplinaria, permita al Director del Ministerio Público ordenar el desplazamiento inmediato de funcionarios y empleados bajo su dependencia a aquellos sitios del país en donde se presenten tales violaciones, amén de todas aquellas que deterioran y lesionan la salud colectiva, la economía, el medio ambiente, y, en general, los intereses de amplios sectores populares del país.

Para los mismos efectos se dispone que las autoridades de todo orden en los ámbitos funcional y territorial, y fundamentalmente aquellas que tienen a su cargo laboratorios y medios científicos y técnicos de carácter oficial, propicien con carácter obligatorio el apoyo que requieran los funcionarios de la Oficina de Investigaciones Especiales en el desempeño de su labor. El desempeño de los cargos está sujeto a requisitos sobre capacidad y experiencia ya definidos en normas vigentes, como por ejemplo el Decreto 521 de 1971 y otras disposiciones concordantes sobre la estructura de la Procuraduría General de la Nación.

La provisión de los cargos será hecha por el Jefe del Ministerio Público, en términos del numeral 49 del artículo 145 de la Constitución Nacional y podrá el Procurador radicar equipos de trabajo en cualquier lugar del país, colocándolos bajo la coordinación de cualquier abogado de la entidad, precisamente para facilitar que su acción se extienda a todo el territorio nacional.

La regulación que hace el artículo 59 del proyecto de ley alrededor del valor probatorio de las pruebas que practique el personal de esta oficina no hace otra cosa que reiterar las disposiciones sobre el mismo tópico y actualmente existentes en el Código de Procedimiento Penal vigente, toda vez que en este estatuto se otorga carácter eventual de Policía Judicial a los abogados de la Procuraduría General de la Nación respecto de las diligencias por ellos practicadas, y para aquellos casos en que como consecuencia de la vigilancia judicial o administrativa encuentran que se ha cometido un hecho punible imputable a funcionario público. Esta norma, bueno es aclararlo, no implica de ningún modo el ejercicio de funciones jurisdiccionales por parte de la Procuraduría o su Oficina de Investigaciones Especiales, ni busca que sus funcionarios se inmiscuyan indebidamente en el ámbito funcional del cuerpo técnico de Policía Judicial, ni pretende reemplazar la actividad del juez; al contrario, se busca que exista coherencia entre las disposiciones del régimen disciplinario y las del procedimiento penal y que exista la colaboración armónica de tipo funcional que propone la Constitución Nacional cuando establece el principio de separación de po-

deres. Incluso desde el punto de vista técnico y económico, lo que el artículo 59 del proyecto de ley realiza no es otra cosa que la coordinación de tarea y el aprovechamiento de la actividad estatal en sus distintos aspectos. Es evidente, entonces, que las pruebas practicadas en la Procuraduría con ocasión del ejercicio de sus funciones siempre están sometidas a los controles de legalidad, conducencia y capacidad demostrativa propios de la jurisdicción; y que en todo caso serán los jueces los encargados de garantizar el derecho de contradicción sobre las mismas pruebas en la medida en que éstas, de manera eventual, pueden ser utilizadas en los procesos penales que se deriven del ejercicio de la función disciplinaria.

El proyecto dispone, por último, la autorización al Gobierno para efectuar los traslados y operaciones presupuestales requeridos para su cabal desarrollo, así como su vigencia, ya como ley de la República, a partir de la fecha de su sanción.

Por lo anteriormente expuesto, me permito proponer:

Dése segundo debate al proyecto de ley número 223 de 1988, "por la cual se crea la Oficina de Investigaciones Especiales de la Procuraduría General de la Nación y se fijan funciones".

Fabio Salazar Gómez.
Representante Ponente.

Hay sello.

APONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al proyecto de Acto legislativo número 138 de 1988 Cámara de Representantes, "Reformatorio de la Constitución Nacional".

Honorables Representantes:

Me es grato cumplir con el deber de presentar la ponencia para primer debate sobre el proyecto de Acto legislativo de la referencia.

El proyecto en mención, con justificada razón, busca reformar el artículo 177 de la Carta Política para crear un espacio político a la Circunscripción Electoral de la Intendencia Nacional de Casanare en la Cámara de Representantes, subsanando así un olvido de la Constitución donde no figura este importante territorio con representación en el Congreso de la República en razón a que sólo fue desmembrado del Departamento de Boyacá en 1973 a raíz de la Ley 19 del mismo año.

Debo anotar que la reforma de 1988 creó por primera vez las circunscripciones electorales de las Intendencias y Comisarias pero como Casanare posteriormente se convirtió en Intendencia, es la única que no tiene representación en el Congreso de allí la justicia de su aspiración de contar con dos Representantes, como ocurre actualmente con la Intendencia de Putumayo.

Esta aspiración ha venido ventilándose en el Congreso desde 1983, cuando contó con la ponencia favorable del honorable Representante Fabio Valencia Cossio. Posteriormente en 1984 el Gobierno del doctor Belisario Betancur la incluyó en la reforma de 1984 y el actual hizo lo mismo, en la que se discute en el Senado, pero por no haber sido tramitada en forma individual como lo aconsejaban los especiales circunstancias los proyectos no fueran estudiados con la disciplina de que esta clase de hechos necesitan de acuerdos de carácter político del orden nacional.

Por tratarse de un asunto de carácter excepcional que no puede asimilarse a razones de orden general como equivocadamente se ha pretendido demostrar con argumentos de diverso orden y en razón a que los dos partidos tradicionales guardarían el mismo equilibrio en la Cámara de Representantes es justo y equitativo que el Congreso apruebe esta iniciativa de orden parlamentario regional.

En la actualidad Casanare pertenece a la Circunscripción de Boyacá que elige doce (12) Representantes paritariamente pero al desgirse de Boyacá por su abrumadora mayoría liberal, 27.000 liberales contra 2.000 conservadores, los dos nuevos cupos serían del partido liberal de Casanare pero en Boyacá se elegirían siete (7) conservadores contra cinco (5) liberales quedando equitativamente repartidos con los de la Intendencia. Para el Senado, Casanare quedaría votando con Boyacá como actualmente sucede.

Los 19 municipios de Casanare, sus 150.000 habitantes, su extensión territorial de 44.640 kilómetros, su actual presupuesto de \$ 3.882.177.416.00, que no incluyen las transferencias del orden nacional, justifican que se haga realidad la aprobación del Acto legislativo propuesto por el honorable Representante Ali de J. Dolé Barón, quien ha sido un viejo luchador por los intereses de esta rica y próspera región de la patria.

De conformidad a los anteriores conceptos, me permito proponer a los honorables Representantes de la Comisión Primera:

Proposición.

Dése primer debate al proyecto de Acto legislativo número 138 de 1988 Cámara de Representantes "Reformatorio de la Constitución Nacional".

Vuestra comisión,

Celia Rincón Quintana.
Representante Ponente.